سند إلى الأمم المتحدة

كتاب القناة

أسرار قضية التدويل

واتفاقية ١٨٨٨

تأليف

الدكتور محمد صبري

دار القاهرة للطباعة
٢٦ شارع منصور - القاهرة

سند إلى الأمم المتحدة

كتاب القناة
أسرار قضية التدويل
واتفاقية ١٨٨٨

تأليف
الدكتور محمد صبري

دار القاهرة للطباعة
٢٦ شارع منصور - القاهرة

مقدمة

ظهرت كتب كثيرة عن قناة السويس ولكن معظم ما ورد في هذه الكتب أو المقالات التى تحتوى عليها ، ولا أقول كلها ، لا يمكن أن يسمى دراسة بالمعنى الصحيح أى ان بعضه،وهو أفضله ، شبه‌علمي، والبعض الآخر غير علمي . وكنا ننتظر على الأقل ، من ناحية الأسلوب ، أن تحتذى كتاباتها ، خطب عبد الناصر ، في رصانتها واتزانها ، وأن تترك لصحفنا الرد على الصحف الفرنسية أو الانجليزية بأسلوبها ، هذه الصحف التى لقبت الحكومة المصرية ، بعد تأميم القناة ، بعصابة لصوص Nasser's Robbers Gang وقد تكفلت فعلا صحافتنا بالرد عليها . وعلى أية حال كان يجب عدم الالتفات الى هذه « الرغوة » ودراسة الموضوع سيما وان مناقشته فى الهيئات الدولية المختلفة ، والمؤتمرات المقبلة ، تقتضى منا الاحاطة به ، وبمصادره وموارده ، احاطة تامة .

وسيرى القارىء ، فى هذه الصفحات ، ان فكرة التدويل بصفة عامة ترجع الى أوائل القرن التاسع عشر ، أى منذ التفكير فى شق القناة فى أواخر عصر محمد على ، كما ان فكرة التدويل على أساس انشاء لجنة دولية على غرار لجنة الطونة[1] (الدانوب) ترجع الى

---

(١) روى الاستاذ الحفناوى « وظهرت لى المؤامرة بكامل أجزائها لأول مرة فى سنة ١٩٥٠ ، وفي مدخل شركة قناة السويس بباريس ، فيومئذ كنت أنقب فى محفوظات الشركة المنحلة فاجتمع بى « فرانسوا شارل رو » رئيس الشركة ليشرح لى وجهة النظر الغربية ، ويقول انه حين ينقضى أجل الالتزام يجب ان تدار الحركة الملاحية فى القناة ، بواسطة لجنة دولية شبيهة بلجنة الدانوب ، وهذه اللجنة يجب ان تدير القناة تحت اشراف الامم المتحدة » .

ما قبل افتتاح القنـاة ، فى عصر اسماعيل ، وكانت انجلترا صاحبـة الفكرة ، حتى اذا جاء عام ١٨٨٥ ، وانعقد مؤتمر باريس ، تقدمت فرنسـا بمشروع يتبنى هذه الفـكرة بينما كان المشروع الانجليزى يتجاهلهـا ، وقد فندت انجلترا الفـكرة فى المؤتمر بحجج تناقض حججها القديمة .. كما أن فكرة انشاء هيئة كهيئة المنتفعين شبيهة « باتحاد نقابى » محل الشركة المنحلة أو الادارة القائمة ، ترجع الى سنة ١٨٧٥ (بعد شراء أسهم مصر) . وكذلك ترجع فكرة التدويل على أساس « عدم ترك القنـاة تحت رحمة رجل واحـد أو حكومة واحدة » الى الفترة الواقعـة بين سنتى ١٨٧٤ و ١٨٨٢ حـين كانت انجلترا تفكر فى انشاء قناة ثانية أو الاستيلاء على القناة ، فكان لا بد من التخلص من دلسبس ، كما تريد اليوم التخلص من عبد الناصر ، والتخلص فى صورة من الصور من الحـكومة المصرية ، صاحبـة الحق وصاحبة الامتيازات ومانحتها .. "

وقد ساعدنا انقطاعنا لدراسـة تاريخ مصر والقناة منذ ثلاثين عاما على الرجوع الى جميع المصادر الرسمية كالوثائق المطبوعة فى الكتاب الأصـفر الفرنسى والـكتاب الأزرق الانجليزى ، أى الى المصـادر الأصلية وتحليلها لا الاكتفاء بما يرد فى الكتب الأجنبية من اشـارة اليها أو تلخيص عابر لها ، فى سطور وكلمات ، تلخيصا يطابق وجهة نظر معينـة ، وآسف أن أقرر بهذه المناسـبة ان مجلدات الكتاب الأصفر ، الخاصة بقناة السويس ، مثلا ، لا توجد فى مكتباتنا العامة جميعا ، كما لا توجد فيها مجموعة كاملة أو شبه كاملة من الـكتب الخاصـة بمصر أو أفريقيا ، مما يشل حـركة البحث فى وقت نحن أحوج ما نكون فيه الى الدراسـات العلميـة التى تتناسب مع نهضتنا الحاضرة والدور الذى تلعبه مصر فى أفريقيا والعالم

وقد رجعنا أيضاً ، بطبيعة الحال ، الى مصادرنا الخاصة كالوثائق الرسمية الخطية التى لم يسبق نشرها ، الوثائق الموجودة فى سجلات وزارة الخارجية الفرنسية أو الانجليزية ، وقد نشرنا الكثير منها فى المجلد الثانى من تاريخ (الامبراطورية المصرية) فيما يتعلق بفضائح شركة السويس (وهو موضوع الكتاب الثانى) وبقى لدينا الكثير منها خاصا بالقناة ..

وجملة القول لقد فصلنا وجهة النظر المصرية ، فى هذه الصفحات ، تفصيلا على أساس علمى مدعم ، وأثبتنا كيف كانت فكرة التدويل ، فى جميع عصورها ، لا تدور الا على محور واحد : الاستيلاء على القناة ، وكيف ان اتفاقية الاستانة ، التى حللنا بنودها بندا بندا كما حللنا محاضر جلسات مؤتمر باريس الذى مهد لها ، لا تكسب الدول حقوقا ، كما يدعون اليوم ، ولا تصلح أن تكون أساسا ، من قرب أو من بعد ، لمشروع التدويل الذى تقدم به الغرب حرصا على هدم سيادة مصر من طريق « الاستعمار الجماعى » .

الفصل الأول

معنى التدويل

تطالب انجلترا وفرنسا ، منذ تأميم شركة القناة ، بتدويل القناة ، على أساس ادارة دولية ، وقد أعلنتا فى البيان الرسمى الذى أذيع فى يوم ٢٣ سبتمبر « انهما أرسلتا خطابا الى رئيس مجلس الأمن تطلبان منه عقد اجتماع فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٦ لدراسة الموقف الذى نشأ نتيجة للعمل الفردى الذى قامت به الحكومة المصرية بانهاء نظام الادارة الدولية فى قناة السويس ، ذلك النظام الذى أكدته وأتمته اتفاقية قناة السويس المبرمة فى عام ١٨٨٨ »

معنى ذلك ان شركة القناة كانت دولية ، وبعبارة أدق كانت تمثل نظاما دوليا منذ تكوينها ، وأن اتفاقية عام ١٨٨٨ قد أكدت وأتمت نظام الدولية القائم فى صورة شركة ، وأن تأميم مصر لهذه الشركة « الدولية » غير المصرية كان على غير أساس من الواقع أو القانون

لذلك يحسن بنا ، قبل الدخول فى التفصيل ، تحديد التدويل ومدلوله . التدويل معناه تجزئة السيادة الاقليمية أو السيادات الاقليمية ، فى المنطقة المدولة ، بين جميع الدول ، وايجاد نظام دولى أو لجنة دولية للاشراف على هذه المنطقة التى هى جزء لا يتجزأ من ذلك الاقليم ، نقول لا يتجزأ لأن السيادة لا تتجزأ ولا تتغير الا بصفة عارضة بالقهر أو بالرضى : فقد تنازلت بنما فعلا عن سيادتها على القناة للولايات المتحدة بمعاهدة ١٨ نوفمبر سنة ١٩٠٣ ومنحت أمريكا بمقتضاها السلطة القضائية بصفة أبدية فى منطقة القناة ،

كما منحتهـا الحق فى الاستيلاء ، خارج المنطقـة ، على أى أرض تكون ضرورية أو نافعة لأغراض القناة ، وكذلك الحق فى التدخل فى المدن المجاورة (بنما وكولون) لتطبيق الاجراءات الصحية والمحافظة على النظام العـام • ولـكن على الرغم من الصفة الأبدية للمعاهدة ، فهذه الأبدية لا يقرها شرع ولا قانون ، وليس لحكومة من الحكومات أن تتنازل عن سيادتها لأن هذه السيادة ملك الاقليم وملك الأجيـال كلها ، فمن حق حكومة بنما اليوم أن تؤكد سيادتها • ولئن كانت هذه القناة لا توجد لها اتفاقية دولية كاتفاقية الاستانة فهى ممر عالمى ولها بالتالى طابع دولى لا يؤثر فى سـيادتها ، أى أن لجميع الدول حق حرية المرور والانتفاع على قدم المساواة • كتب الكونت جرانفيل حين كان وزيرا للخارجية الانجليزية الى مستر بلين العضو فى وزارة واشنجتون يقول : « ان حكومة صاحبة الجـلالة ترغب تماما ، كما ترغب الولايات المتحـــدة ، فى ان تســـنفيد جميع الأمم من مزايا المشروع على أن لا يكون لدولة من الدول وحدها النفوذ الغالب فى طريق مواصلات كهـذا • وانه لن يمانع فى أية مناقشـة تهدف الى ضمان اســـتعمال هذا الطريق العالمى لجميع الدول دون قيـــد أو تفرقة »

* * *

ان التدويل أو الرقابة الدوليـة • أو الاشراف الدولى يتعـارض مبدئيا وأساسيا مع الســيادة ، واذا كانت بعض الدول قد تتنازل عن جزء من سيادتها فى سبيل التعاون فبشرط أن لا يهـدد التنازل عن هذا الجزء السيادة كلها ، وكل حالة بظروفها وملابساتها • فاذا سمحت انجلترا مثلا لأمريكا ، باعتبارها دولة حليفة ، باقامة مطارات حربية فى أراضيها ، فهذا تنازل ليس فيه ما يهدد سلامة انجلترا • والأمر يختلف فى حالة سماح مصر أو العـــراق لانجلترا باقامة مطارات

حربية فى أراضيها . وعلى أية حال هذه المطارات نقط يمكن حصرها ولكن التنازل عن جزء من السيادة فى منطقة حيوية كمنطقة القناة معناه التنازل عن السيادة كلها . فالسيادة الاقليمية لا تتجزأ لأنها تبدأ عند سواحل القناة وتنتهى عند حدود مصر الجغرافية من جميع النواحى الاقتصادية والسياسية والعسكرية .. ولا شك ان منطقة القناة قد أصبحت أهم منطقة عسكرية فى مصر وأكثرها تعرضا لخطر الغزو . وكانت هذه المنطقة ، قبل شق القناة فى الصحراء وادخال العمران فيها ، وانشاء الترعة الحلوة والمين كبورسعيد والاسماعيلية وغيرهما ، منطقة دفاع طبيعية ضد أى غزو أجنبى كمنطقة البحيرات فى الشمال . وكان فقدان هذه المزايا الطبيعية فى سنة ١٨٨٢ سببا فى تيسير الغزو لأن انجلترا بعد احتلال الاسكندرية لم تجد طريق القاهرة مفتوحا أو ممهدا بسبب استحكامات كفر الدوار المنيعة التى أنشأها محمود فهمى المهندس رئيس أركان حرب الجيش المصرى . فلم يكن لانجلترا من بد من خرق حيدة القناة واحتلال مينها خصوصا وأن وجود شركة القناة الاستعمارية منذ ربع قرن ساعد على الاتصال بالبدو وتوثيق العلاقات بهم والتمهيد لخيانة الطحاوى الذى خدع عرابى وبعض ضباط الجيش فكان هجوم الانجليز المفاجىء ، وكانت الهزيمة النكراء ، والدليل على ذلك ما جاء فى رسالة بعث بها قنصل فرنسا فى القاهرة بتاريخ ١٧ يناير سنة ١٨٨٢ الى وزير الخارجية الفرنسية بخصوص الحالة فى مصر بعد ارسال المذكرة المشتركة (مذكرة ٧ يناير) والتدابير الخاصة بالتدخل المسلح الذى كانت هذه المذكرة ايذانا به : «فى الرابع عشر من الشهر الحالى اجتمع عندى المراقبان العامان وسير ادوارد ماليت لدرس الموقف واتخاذ التدابير اللازمة ... وقد فكرت فى عون لنا .. اذا ما دعت الحاجة: يوجد فى ضواحى الاسماعيلية والزقازيق بدو عرب كنا دائما على

علاقات طيبة معهم . وقد قام أخيرا نزاع بين عرابى بك وزعيم أولئك البدو بخصوص أرض . وقد وصلنى توا من مسيو جيلبير ، قنصلنا فى بورسعيد ، الذى سألته من قبل عن ميول أولئك البدو ، رسالة يقول فيها انه بناء على معلومات جدية يمكننا ، عند الضرورة ، الاعتماد على كبار رؤساء البدو[1] »

وكتب مسيو دوبنيى قنصل فرنسا الجديد فى بورسعيد (منذ ٢٢ مارس) الى قنصل فرنسا العام فى مصر ، بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٨٨٢ ، يقول : « عند مرورى بالاسماعيلية التقيت بمسيو روفيل رئيس حركة النقل فى شركة قناة السويس . وقد كان هذا الموظف على اتصال دائم ببدو الوادى وكان رفيق مسيو جيشار الذى كان له أثناء اقامته فى التل الكبير ، بصفته مديرا لأراضى الشركة الزراعية ، نفوذ كبير بين البدو . وقد عين مسيو جيشار رئيسا لحركة النقل ، بعد تنازل الشركة للحكومة عن تفتيش الوادى ، فاستمر فى العناية كثيرا بشئون فلاحى الشركة القدماء الذين كانوا فى حمايتها .. وقد سار خلفه مسيو روفيل على نفس النهج ، وهو اليوم يختلف كثيراً جدا الى الشيوخ سواء فى بيته أو تحت خيامهم ...

« ولا يزال أولئك الشيوخ يذكرون الزمن الطيب الذى قضوه تحت ادارة الشركة وحمايتها . وقد تقدموا بطلب استئجار الأراضى الواقعة على ضفاف الترعة الحلوة من الاسماعيلية الى بورسعيد ،والتى يطالب بها دلسبس ، وذلك لكى يعودوا من جديد فلا حين فى خدمة وتحت حماية شركة قوية .. وقد سألت مسيو جيلبير (بعد مسيو روفيل) عن علاقاته مع أولئك البدو فاكتفى بالقول انه ذهب لقضاء بضعة أيام تحت خيامهم بدون أية صفة رسمية وكصائد فقط (!) .

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية مجلد ٧٢

وينوى مسيو جيلبير اتبـاع نفس الطريقة فى دمشق لدى القبـائل الصديقة والحليفة كقبائل الوادى[1] »

وبينما كانت شركة القناة تشتغل بالدسـائس لتحقيق أغراض استعمارية كان رئيس الشركة ، فرديناند دلسبس ، يتظاهر منـذ أوائل سنة ١٨٨٢ ، بالانضمام للحركة الوطنية ، وقد حصل من عرابى فى ٢٢ يوليـه على تصريح باحترام حيدة القنـاة • وفى ٤ أغسطس أبلغ أميرال الأسطول الانجليزى الشركة احتلال القناة باسم الخديوى •••

ودلسبس هو الذى منع عرابى من سد القناة أو اتخاذ التـدابير الضرورية للدفاع عنهـا ، وكانت نتيجة ذلك اعطاء مهـلة للانجليز للدخول من القناة ومنطقتها العوراء • وقد صرح القائد ولسلى « لو نجح عرابى فى سد القناة ، كما كان ينوى ، لبقينا الى الوقت الحالى، فى البحر الواسع ، نحاصر مصر »

***

والواقع ان فرنسا وانجلترا كانت كلتاهما منذ شق قناة السويس . فى سنة ١٨٦٩ تفكر فى غزو مصر من طريق القناة • كما تطالب كلتاهما بحيدة مصر بالنسبة للأخرى لا بالنسبة لها ، أى انها تعارض فى الحيدة بمعناها الصحيح ، مع ان حيدة القناة هى مظهر الدوليـة الصحيحة وقد نص عليها فى امتياز ٥ يناير سنة ١٨٥٦ فى المادة ١٤ : « اننا نعلن على ملأ العالم ، عنا وعن خلفائنا من بعدنا ، مع الاحتفاظ بحق صاحب الجلالة السلطان فى التصديق على الامتياز ، ان قنـاة السويس البحرية والمين التابعـة لها ، تظل مفتـوحة دائما كممرات محايدة ، لكل سفينة تجارية تعبر من بحر لآخر ، دون أى تمييز أو

---

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية مجلد ٧٢

تفضيل أو استثناء بين الأشخاص والجنسيات »

وكانت مصر تطالب بجعل هذه الحيدة بضمان الدول . صرح والى مصر فى اكتوبر سنة ١٨٦٣ « بأنه سيطالب الدول فى الوقت المناسب بضمان حيدة القناة[١] »

وفى سنة ١٨٦٩ وضع دلسبس مشروع معاهدة تعقد بين مصر والدول البحرية بخصوص حيدة القناة والبحر الأحمر ومصر وعرض هذا المشروع على الامبراطور نابليون الثالث فى ١٦ يونيه سنة ١٨٦٩ . وقد نصت المادة ٤ من هذا المشروع على ما يأتى : « كل عمل حربى يرتكب فى القناة ، وفى مصر ، وفى البحر الأحمر ، يعتبر عملا عدائيا ضد الدول الضامنة لمعاهدة الحياد الحالية »

ولكن وزارة الخارجية الفرنسية كان لها رأى آخر اذ جاء فى مذكرة مؤرخة ٣ يولية سنة ١٨٦٩ ، بعد ذكر مشروع دلسبس ، « ظاهر انه يراد تحويل جزء من الامبراطورية العثمانية ، وهو مصر ، الى بلجيكا أو سويسرا أخرى . ان التحييد فى ذاته فكرة لها نتائج قد تكون ضد مصالح فرنسا أكثر مما هى فى صالحها ، على الأقل فى حالة الحرب » وبعد ان أشار الى مضيق السند الذى تقع عليه كوبنهاجن ويفصل بين السويد وجزيرة زيلاند الدانيمركية ويصل بين بحر الشمال وبحر البلطيق .. قال : « ولكن حين تتكلم عن قناة حفرتها يد الانسان وأنجزتها نفس الدولة التى تخترق القناة أرضها ، فليس مما يتعارض مع المنطق أن نؤكد ان الدولة الاقليمية ، بمقتضى ذلك ، قد احتفظت بسيادتها الكاملة على هذا الممر الصناعى ، ومن ثمة فلها الحق ان تضع القيود التى تتراءى لها .. بشرط أن لا يكون فيها أقل مساس بالمبادىء التى تكون الحيدة ...

---

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية ، خطاب من مسيو شيفر الى وزير الخارجية بدون تاريخ (وصل فى ١١ اكتوبر سنة ١٨٦٣) . مجلد ٣٢

« ومن المتوقع ان تعمل انجلترا على ان تؤدى الحيدة الى اغلاق القناة للسفن الحربية ، فى زمن الحرب على الأقل ..

« من ذلك يبدو اننا فى الوقت الحالى ليست لنا أقل مصلحة فى طلب اجراء مفاوضات لن تكون لها فى النهاية الا نتيجة مضادة لأمانينا [1] »

ظاهر ان فرنسا كانت تعارض فى الحيدة باعتبارها تدويلا يمس حقوق السيادة الاقليمية ولكنها فى الحقيقية كانت تخشى من الحيدة المكفولة دوليا أن تؤدى الى منع سفنها الحربية من ارتكاب أى عمل عدائى فى القناة عند غزو مصر المبيت . وقد تغير رأى دلسبس نفسه بعد ذلك فألقى فى يونيه ١٨٨١ ، فى اجتماع عام بخصوص حياد المضايق ، كلمة جاء فيها : « حين خوطبت فى الاتفاق مع الحكومات لبدء مفاوضات بخصوص حيدة قناة السويس ، استشرت مسيو تيير ومترنخ فى الأمر .. وقد تبين لى ان هدف السياسة كان الى وقتنا هذا يرمى الى منع حرية مرور السفن الحربية والعساكر ، وهذا مخالف لعقد الامتياز (كذا) الذى منحته الحكومة الاقليمية والذى ينص على ضمان الحيدة بلا قيد لسفن جميع الأمم بالتساوى ، والقناة حرة ومفتوحة لجميع السفن التجارية والحربية منذ سنة ١٩٦٩ [2] »

ان عقد امتياز سنة ١٨٥٦ (مادة ١٤) نص على « ان قناةالسويس والمين التابعة لها ، تظل مفتوحة دائما ، كممرات محايدة ، لكل سفينة تجارية تعبر من بحر لآخر الخ » . فلا ذكر للسفن الحربية اطلاقا وقد كان المشروع الذى وضعه دلسبس فى سنة ١٨٦٩ والذىينص على « ان كل عمل حربى يرتكب فى القناة ، وفى مصر ، وفىالبحر

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية . مجلد ٤٦

(٢) مونيتير يونفرسل يونيه ١٨٨١

الأحمر يعتبر عملا عدائيا ضد الدول الضامنة لمعاهدة الحياد » ، يكمل امتياز سنة ٥٦ ويمنع أعمال العدوان التي كانت تفكر فيها فرنسا وانجلترا قبل وفي سنة ١٨٨١ . وهو المشروع الذي سيعمل مؤتمر باريس فيما بعد على تحقيقه في اتفاقية سنة **١٨٨٨**

والواقع ان كل تدويل صحيح يؤمن سيادة الدولة الاقليمية ضد كل اعتداء ، من طريق الاعتراف بالحيدة أو غيره ، حتى يضمن بذلك للجميع حرية استعمال الممر أو المكان المدول على قاعدة المساواة والتدويل بمعنى الاشراف ، كما قلنا ، يتنافى مع السيادة ، فلا يعقل ان يؤمن السيادة من ناحية ، وفي هذا التأمين سلامته ومصلحته ، ويعمل من ناحية أخرى على الاعتداء على هذه السيادة بواسطة لجنة ادارية تمثل الاشراف وتتأثر في تكوينها وأعمالها بأغراض بعض الدول .

* * *

التدويل هو تحقيق المصلحة العامة المشروعة للدول جميعا لا مصلحة خاصة لدولة من الدول أو لفريق من الدول .

التدويل يتنافى مع وجود دول رئيسية وأخرى غير رئيسية لأن ذلك مما يتناقض مع مبدأ المساواة الذي هو أحد القواعد الأساسية لكل تدويل .

التدويل (الصحيح) ينفي ما تدعيه انجلترا من ان الدول الثماني عشرة هي الدول الرئيسية التي تستعمل القناة وذلك باعتبار حمولة سفنها التي تعادل ٩٠ في المائة . وعلى هذه القاعدة يجب ان يكون لانجلترا في مجلس الادارة الجديد النفوذ **الأول** بمقتضى ترتيبها في مراكز الرئاسة . وقد كانت انجلترا من قبل تملك ثلث أسهم القناة ، ومع ذلك لم يكن لها أكبر عدد من الأصوات ، لم يكن لها أكثر من عشرة أصوات في مجلس الادارة . والنظم الدولية ، عملا بمبدأ

المساواة ، لا تميز بين دول رئيسية وأخرى غير رئيسية مهما اختلف مقدار استعمالها للقناة ، فالدول التى يمر لها فى القناة خمسون طنا كالدول التى حمولتها ألف طن • وقد كان عدد الدول التى تستعمل القناة فى العام الماضى ٤٥ ، وبناء على ذلك لا تمثل الثمانى عشرة دولة ، باعتبار العدد أى المساواة ، لا باعتبار الحمولة أى الأهمية ، سوى ١٨ على ٤٥ أى ما يعادل ٤٠ فى المائة لا ٩٠

والواقع اننا اذا نظرنا الى عدد الدول المنتفعة أى التى تنتفع بطريق مباشر أو غير مباشر بالقناة سواء أكان ذلك بواسطة سفنها أم سفن غيرها لوجدناه يشمل دول العالم قاطبة ، لذلك سميت القناة طريقا عالميا • فالدول الثمانى عشرة ، والحالة هذه ، لا تمثل الا جزءاً ضئيلا من العالم ••

وكل رغبة فى الاستئثار بالقناة ، باسم مصلحة خاصة استراتيجية أو عسكرية أو تجارية أو سياسية لدولة من الدول أو لجماعة من الدول ، مهما كانت أهمية هذه المصلحة ، يخرج عن أغراض التدويل أو الدولية • لا لأن هذه المصلحة تؤدى الى التمييز والتفرقة بين الدول فحسب ولكن لأنها تدخل الاعتبارات الطارئة فى بناء النظام الدولى الذى لا يقوم الا على عناصر عامة ثابتة غير وقتية • فقد استمرت انجلترا مثلا قرنا ونصف من الزمان تدعى ان القناة طريق الهند فلما استقلت الهند قالت انها طريق الشرق الأقصى واليوم تقول ان القناة طريق البترول الذى يحتكره الغرب مع ان البترول تجارة خاصة عارضة ، وقد تنفد مادته أو تحل محله تجارة أخرى • والواقع ان التدويل لم يخلق لحماية مصلحة خاصة أو تجارة خاصة لدولة من الدول أو لفريق من الدول ، باعتبار ان القناة طريق الهند أو طريق الشرق الأقصى أو طريق البترول وانما خلق لحماية مصلحة عامة للدول جميعا باعتبار القناة طريقا عالميا

ان التدويل الذى تريده انجلترا وفرنسا هو تدويل « مصالح » ولذلك فان حرية الملاحة لا تهمهما الا بمقدار خدمة مصالحهما الخاصة .

ولا شك ان فكرة التدويل فى صورة « شركة مصالح » اقتصادية وسياسية وعسكرية تتجلى فى مشروع سكة حديد بغداد[1] فقد كانت ألمانيا وفرنسا تريدان الاستئثار بهذا المشروع فتدخلت انجلترا فى الأمر فى سنة ١٩٠٢ • كتب اللورد لانسدون فى ابريل من تلك السنة يقول : « ان بناء هذه السكة بدون مساهمة انجلترا يعتبر مصيبة عظمى • فسيصبح هذا الخط من أهم طرق الشرق الكبرى وسيكون له فى النهاية ثغر تجارى على الخليج الفارسى • ومن الواضح ان مصالحنا تقتضى أن يكون للمشروع صفة دولية وان يكون لنا النصيب الكامل فى الرقابة على الخط أو على أية مزايا تنتج من بنائه والمحافظة عليه •• ولأجل ان نكفل الصفة الدولية للسكة الحديد قد تتقدم الى فرنسا وألمانيا بوجوب شراء كل منا مقدارا معينا من الأسهم •• ولا شك انه من غير المألوف قطعا ان تستثمر حكومة انجليزية الأموال العامة فى مشروع من هذا النوع • ولكن يبدو ، من ناحية أخرى ان حيازة عدد معين من الأسهم والاحتفاظ به هما الوسيلة الوحيدة التى تضمن لبلدنا نصيبا دائما فى الاشراف على السكة الحديد • على اننا اذا اكتفينا بمجرد تقديم الضمان لعدد معين من الأسهم (يتداولها الأفراد) فلا أحد يضمن لنا أن هذه الأسهم لن تجد طريقها الى أيد أجنبية[2] »

فالتدويل أو ايجاد الصفة الدولية للمشروع ، فى نظر الانجليز ،

---

(١) أنظر التفاصيل فى كتاب اللورد نيوتن عن حياة اللورد لانسدون •

(٢) فى ذلك ما يوضح الغرض الاستعمارى الذى دفع الحكومة الانجليزية الى شراء أسهم القناة والدخول كمساهمة فى شركة خاصة ، وهو عمل غير مالوف •

يتوفر فى مجرد اشتراك انجلترا مع فرنسا وألمانيا فى تقاسم الأسهم والأرباح والاشراف على الادارة بواسطة الدول الثلاث •• وقد كان للمشروع ناحية سياسية هامة يكشف عنها خطاب من قيصر ألمانيا الى قيصر روسيا بتاريخ ٣ يناير سنة ١٩٠٢ : « ان مسلك الدولة الأجنبية (انجلترا) فى الكويت يبرز المزية العظمى لامتلاك أسطول ضخم يهيمن على البحر من النواحى المشارفة للبلاد التى لا مواصلات لها من طريق البر ، والتى لا نستطيع ، نحن الآخرين، الدنو منها لأن أساطيلنا ضعيفة جدا • وبدون هذه الأساطيل ستظل وسائل النقل تحت رحمة عدونا • وهذا يبين ، مرة أخرى بقوة ، ضرورة سكة حديد بغداد ، التى أفكر فى بنائها برؤوس أموال ألمانية • ولولا تردد السلطان لشرعنا فى البناء منذ سنوات ولكان فى مقدوركم ارسال عدة فرق من أوديسا رأسا الى الكويت مما كان يترتب عليه انعكاس الآية بالنسبة لانجلترا بسبب سيطرة الجنود الروسية على الخطوط الداخلية وراء الساحل ، هذه الخطوط التى يقف أعظم الأساطيل أمامها عاجزا »

وقد امتنعت الحكومة الروسية عن تحبيذ المشروع الذى كان خطره ماثلا ، فى نظرها ، فيما ينطوى عليه من انفراد ألمانيا بالهيمنة على آسيا الصغرى • وكذلك تحفظت فرنسا فى مسلكها فطالبت بالمساواة التامة المطلقة بينها وبين ألمانيا فى المساهمة من كل نوع • وكانت تشكو ان يكون مقدار ١٠ فى المائة نصيبا للحكومة التركية التى ستصبح عمليا تحت الرقابة الالمانية • وأخيرا استقر الرأى بين البنك الألمانى والبنك العثمانى على التقاسم بحيث يكون نصيب كل من ألمانيا وفرنسا وانجلترا ٢٥ فى المائة ، ونصيب شركة سكة حديد الأناضول ١٥ فى المائة • وال ١٠ فى المائة الباقية متفرقات •

وحدثت بعد ذلك مفاوضات طويلة •• وكان بعض الساسة

الانجليز أمثال لانسدون يحبذون المشروع باعتباره يختصر الطريق الى الهند ، ويفتح مناطق جديدة للتجارة ، وينتهى عند الخليج الفارسى حيث تحتل المصالح الانجليزية المحل الأرفع • ولكن كانت المعارضة في انجلترا قوية جـــدا بدرجة اضطرت معها الحـــكومة الى ترك المشروع •••

* * *

والتدويل بمعنى التزاحم على النفوذ والمصالح واقتسامها بين الدول الكبرى قد وجد أيضا فى أيام محمد على فيما يتعلق بمشروع قناة السويس نفسها •

والواقع ان التـدويل الخاص بمشروع سكة حـديد بغداد كان مظهرا من مظاهر التعصب الاســـتعمارى ضد الدولة العثمانية التى كانت الدول تعمل على تقسيمها فيما بينها ، كما كان التدويل الخاص بمشروع القناة ، فى النصف الأول من القرن التـاسع عشر مظهرا من مظاهر التعصب الأوروبى ضـد مصر كما هو مظهر من مظاهر التعصب « الغربى » ضدها اليوم • وتفصيل ذلك ان انجلترا كانت منذ بداية القرن الماضى تعمل على اضعاف مصر ومنعها من بسط سلطانها وحضارتها فى آسيا وأفريقيا • وكانت النمسا أكبر أعوان انجلترا فى هذه السياسة • وقد تجلى المظهر الأول للتعصب أو « التضامن » الأوروبى فى معركة ناوارينة الشـهيرة (١٨٢٧) حيث اشـترك الأسطول الانجليزى والأسطول الفرنسى ـ أسطول الخليفـة ـ فى اغراق الأسطول المصرى غدرا : كشف مترنخ ، عاهل النمسا وزعيم السـياسة الأكبر فى ذلك الوقت عن اتجاهات السـياسة الأوروبية وأهدافها فصرح فى سنة ١٨٢٦ ، أي قبل المعركة ، التى أغرق فيها الأسطول المصرى ، بسنة :

« ان تحرير مصر من النير التركى ثورة يترتب عليها ظهور خطر

من أعظم الأخطار التى تهـدد أوروبا وتقلقها ، خطر نشـوء دولة افريقية جديدة أشد بأسا وأعلى شـأنا بمركزها الجغرافى وبمواردها من ولايات شمال أفريقيـا التى يحلو للبعض مقارنتها بها مع انهـا تختلف عنها تماما فى موقفها الحالى .. »

وهذا ما يفسر انه بينما كانت انجلترا تعمل على اضـعاف مصر كانت فرنسا تعمل جاهدة على أن لا تزيد قوة مصر الى الحد الذى يهدد مصالحها ومصالح أوروبا العليا فى الامبراطورية العثمانية وفى أفريقيا .

وقد نجحت انجلترا العتيدة فى تأليب الدول على مصر المنتصرة التى كانت جيوشـها تهدد الاستانة وتكفلت جيـوش أوروبا بارغام جيش مصر على التقهقر وحملهـا على قبول معاهدة لندرة فى سـنة ١٨٤٠

ثم لم تكتف أوروبا بذلك بل عملت على التدخل فى شئون مصر بعد سنة ١٨٤١ وخلق مصـالح ومناطق نفوذ لها تمهيدا للاستيلاء عليها ، فبـدأ الرأسماليون الانجليز والأوروبيون ، وعلى رأسـهم روتشـيلد ، يتقدمون بعروض ماليـة لمشروعين كبيرين : أحدهمـا انجليزى وهو مشروع سكة حديد السويس ، والآخر فرنسى وهو مشروع القناة وقد رفضت مصر نهائيا مشروع سكة السويس فى سـنة ١٨٤٥ لأن مشروع سكة القـاهرة ـ الاسكندرية كان أولى بالتقديم وأكثر نفعا للبلاد .

بقى مشروع القنـاة الذى كان يرمى الى شق برزخ السـويس وتحـويل البحر الأحمر الى بحيرة انجليزية أوروبيـة فى قلب الاسلام ، من المملـكة العربية وهى مهـده ، الى مصر وهى مركزه الفكرى . لذلك كان العالم الاسلامى قلقا . كتب جاليس الفرنسى رئيس استحكامات مصر ، فى ٢٦ يوليه سـنة ١٨٤٣ يقول : « ان

مشروع القناة يلقى عقبات لا سبيل الى التغلب عليها الا اذا تدخلت أوروبا • ويزعم القوم ان القناة هي الدودة فى قلب الاسلام • وقد حاولت ان اقنعهم بأن الدودة موجودة فعـــلا من الســـويس الى الاسكندرية (اشارة الى طريق النقل البرى) وان الحكمة تقتضى نقل هذا الممر المحتوم الى طريق السويس فالطينة (الطريق الحالى) لأن تلك المنطقة غير آهلة بالسكان ولن تكون القناة فيها أكثر خطرا من مضيق الدردنيل[1] » •

وكانت مصر على يقين انه بمجرد فتح البرزخ ستشتد رغبة انجلترا فى الاستيلاء على مصر وكان يشق على مصر من ناحيـة أخرى ان تفتح البحر الأحمـر ، وهو بحر مقدس ، لملاحة الأجانب • وفى ســنة ١٨٤٥ قررت مصر انه فى حالة تصميم أوروبا على تنفيـذ المشروع « أن تتعهد أوروبا بمستند دولى رسمى بضمان حيدة مصر وضمان حق مصر وحدها فى الاستمتاع بأرباح القناة الوفيرة كلهـا وان يكون تنفيذ المشروع بأموال مصرية وأيد مصرية » •

وأخيرا تألفت فى ســنة ١٨٤٧ شركة فرنسية انجليزية نمسوية وأخذت تدعو العقل الأوروبى ورؤوس الأموال الأوروبية ان تساهم فى تحقيق مشروعهـا فازدادت مصر صلابة خصوصا وان هـــذه الشركة أبت أن تعطى مصر الضمانات المطلوبة لتعارض هذه الضمانات مع مصالحهـا •• وكان قنصل النمسا يهدد والى مصر بالباب العـالى وكانت النمسـا على رأس المؤامرة المبيتة ضد مصر ولـكن مصر لم تذعن لتهديدات أوروبا ، وأحبطت سياسة التدويل التى كانت ترمى الى ايجاد شركة مؤلفة من الدول الكبرى الثـــلاث لتنفيذ مشروع القناة بالقوة واغتصاب القناة وأرباحها ••

---

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية • مصر • مراسلات سياسية • مجلد ١٦

الفصل الثاني

انجلترا والتــدويل

منذ انشاء شركة القناة الى الاحتلال (١٨٦٦ - ١٨٨٢)

ان التدويل الادارى الذى تنـادى به انجلترا اليوم لا يستند الى القـانون الدولى ولا الى سوابق دوليـة • فالمضايق والممرات المائية تعتبر ذات صفة دولية ولكن ليس لها نظام دولى • ومضيق الدردنيل منذ أكثر من قرن ليس له نظام ثابت بسبب مطامع الدول واختلافاتها مع ان الدردنيل يوصل الى بحر مغلق ، هو البحر الأسود ،والقانون الدولى ينص على ان المضايق التى تصل بين بحر مفتوح وبحر مغلق يجب ان تكون حرية المرور فيها مرهونة بمصالح الدول الساحليـة أولا أى بتركيا وروسيا وغيرهما • والمفروض فى تركيا فى هـذه الحالة ان تحتفظ بحيدتها حتى لا تتأثر حرية المرور بتقلبات السياسة والمحالفات ، على حســاب المصلحة الجماعية الدائمة ، فى كل وقت وكل ظرف • ومضيق جبل طارق ليست له حتى مجرد الصـــفة الدولية لأن انجلترا تستأثر به وتضع حرية المرور فيـه تحت نيران مدافعها • وأكثر من ذلك تعمل انجلترا دائما على اضعاف اسبانيا ، كما كانت تعمل على اضعاف مصر بسبب القناة ، وقد دفعتها أنانيتها وجبروتهـــا الى احباط مشروع قــديم عظيم وضعه المهندســون الفرنسيون لربط ميناء بوردو الواقعة على المحيط الأطلنطى بمينـاء مرسيليا في البحر الأبيض بقناة تختصر طريق الملاحة التجارية بين

البحرين وتمكن الأسطول الفرنسى من السير فى مياه فرنسية كلها بعيدا من جبل طارق الانجليزى . ولولا خضوع السياسة الفرنسية للسياسة الانجليزية خصوصا منذ اتفاق سنة ١٩٠٤ لكان فى تحقيق هذا المشروع خير عظيم للملاحة لفرنسا والدول جميعا . خصوصا وان المسافة بين بوردو ومرسيليا من طريق القناة المقترحة حوالى ٥٠٠ كيلو متر ، ولكنها من طريق جبل طارق حول اسبانيا لا تقل عن ٣٠٠٠ كيلو متر . ولا شك ان امتلاك جبل طارق ، يهدد الملاحة فى البحر الأبيض كما يهدد امتلاك عدن الملاحة فى البحر الأحمر . فيكون بالتالى امتلاك مداخل البحرين الأبيض والأحمر مهددا لحرية الملاحة فى القناة التى تصل بين هذين البحرين . والغريب ان ايجاد نظام دولى فى طنجة كان منشؤه ان هذا البلد يهيمن على جبل طارق من ناحية مراكش وها هو النظام الدولى يتقلص عن طنجة بمجرد استرداد مراكش سيادتها واعتراف الدول بهذه السيادة ولكن النظام الانجليزى الذى يناقض الدولية ويهدد مصالح الدول جميعا لا يزال قائما فى جبل طارق .

* * *

وعلى أية حال حتى مع فرض وجود نظام دولى أو ادارة دولية للمضايق والممرات المائية فانها لا تصلح سابقة للنظام المقترح للقناة لاختلاف الشبه والظروف بينها وبين القناة . ولا توجد الا قناتان تعتبران طريقا عالميا كقناة السويس : الأولى قناة بنما ولكن أمريكا تهيمن عليها كما كانت انجلترا تهيمن على قناة السويس من «القاعدة» قبل الجلاء ، مع الفارق ان مصر لم تعط صكا لانجلترا بالدفاع عن القناة ولم تتنازل لها على أية حال ، فى وقت من الأوقات، عن حقوقها وسيادتها ، كما أنه لا توجد ، كما بينا من قبل ، اتفاقية دولية ، كاتفاقية الاستانة ، تضمن حرية المرور فى قناة بنما ، هذه

الحرية التى هى أهم مظهر وأهم هدف للدولية الصحيحة .

أما القناة الأخرى فهى قناة كيال Kiel وهى السابقه الوحيدة التى يمكن الاستناد اليها • ولا أعرف مؤلفا تكلم عنها غير ليسلى بيال[1] ولكنه ذكرها فقط تأييداً لرأى القائلين بعدم جواز اغلاق القناة فى وجه السفن الايطالية فى ابان حرب الحبشة وكان يجب عليه ان يذكرها كمثال يحتذى عند الكلام فى آخر كتابه عن وجوب انشاء دولية صحيحة تحل محل الاشراف الذى تستأثر به أمريكا فى بنما وانجلترا فى القناة (١٩٣٥) باعتبار ان هذا الاشراف يناقض مع التدويل الصحيح •

تمتد قناة كيال بالقرب من هذه المدينة الى مصب نهر الالب على مسافة ٩٩ كيلو مترا طولا و ٢٢ مترا عرضا وتصل بين بحر الشمال والبلطيق ، ولما كانت ملاحة البلطيق تهم الدول وانجلترا بوجه خاص فقد انتهزت انجلترا فرصة معاهدة فرساى ووضعت فيها مادة تجعل القناة ذات صفة دولية وهى المادة ٣٨٠ التى تنص على ان « قناة كيال ومشارفها يجب أن تظل حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لكافة الأمم التى فى حالة سلم مع ألمانيا[2] ، على ان يكون ذلك

---

(١) The Suez Canal and League Sanctions. By Leslie Buell. Geneva 1935

(٢) انجلترا تعترف بأن المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى جعلت قناة كيال الألمانية تتمتع بنظام دولى أو جعلتها ذات صفة دولية ، وقد نصت هذه المادة على « ان القناة تظل حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لكافة الامم التى فى حالة سلم مع المانيا » ، أى ان الدول التى فى حالة حرب معها لا يحق لسفنها التجارية والحربية أن تمر بالقناة • فكيف يدعى سلوين لويد فى مجلس الامن ان مصر تخرق الاتفاقات الدولية بمنع سفن اسرائيل ، التى هى فى حالة حرب مع مصر ، من عبور القناة • ان الهدنة المؤقتة واعتداءات اسرائيل المتكررة تدل على حالة حرب • واذا كانت اتفاقية الاستانة لا يوجد فيها نص على هذه الحالة بالذات فلأنها بديهية اذ لا يعقل أن تترك الدولة الاقليمية دولة عدوة تمر سفنها من قناة تخترق أراضيها أو تدخل فى مينها ومياهها الاقليمية •

طبقا لقواعد المساواة الكاملة » • وعلى الرغم من ذلك أصدرت الحكومة الألمانية ، فى أثناء الحرب الروسية البولونية ، فى سنة ١٩٢١ ، أمر حياد باغلاق قناة كيال فى وجه السفن التى تحمل الذخيرة ومنعت السفينة الانجليزية (ومبلدن) التى كانت تحمل الذخيرة الى القاعدة البحرية فى دانزج ، من الدخول فى القناة • وقد قررت محكمة العدل الدولية ، التى أحيل اليها النزاع ، انه بمقتضى المادة ٣٨٠ يعد هذا العمل مخالفا للقانون لأن قناة كيال أصبحت طريقا مائيا دوليا لا يجوز اغلاقه الا فى حالة واحدة صريحة ، وذلك حين تكون السفن تابعة لدولة فى حالة حرب مع ألمانيا » •

صحيح ان هذه المادة على ايجازها تجتمع فيها مبادىء وأسس اتفاقية سنة ١٨٨٨ • والتدويل ، كما تحدده فرنسا وانجلترا ، لا يمكن أن يستند الى اتفاقية ٨٨ ولا الى دولية كيال التى نظمتها المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى

* * *

ولذلك يجدر بنا قبل الكلام عن اتفاقية ٨٨ أن نستعرض نشوء فكرة تدويل القناة وتطورها فى كل من انجلترا وفرنسا •

تمثلت الفكرة صراعا كبيرا بين الدولتين ، صراعا بلغ أوجه فى مؤتمر باريس الذى وضع أسس معاهدة الاستانة فى سنة ١٨٨٥

كان الصراع فى أوله صراع نفوذ بدأ منذ احتلال نابليون مصرا فلما نجحت انجلترا فى طرد الفرنسيين ساعدوا على تقوية مصر لتتمكن من مقاومة الغزو الانجليزى ، ولكن ازدياد قوة مصر التى بدأت تلعب فى الشرق دورا كبيرا ـ وقد لعبت فى أوروبا ، فى وقت من الأوقات ، دور دولة كبرى ، باعتراف فريسنيه ـ كان مما يقلق فرنسا خصوصا وان مصر الناهضة كانت تبذر بذور الثورة فى الشرق وتعمل على سد السبيل مقدما على أطماع فرنسا وأوروبا فى الشام

والممالك التى تتألف منها الامبراطورية العثمانية ، وهذا يفسر السياسة الوسط التى كانت تسير عليها فرنسا فلما انكمشت مصر فى حدودها بعد معاهدة لندرة (١٨٤٠ - ٤١) عملت فرنسا جاهدة على استغلال مركزها القديم فيها لتدعيم نفوذها ومصالحها . وكان حصول فردينان دلسبس على امتياز القناة فى سنة ١٨٥٤ ضربة معلم . انزعجت منها انجلترا ، وعلى الرغم من مقاومة هذه الدولة ، صدر امتياز سنة ١٨٥٦ ، وهو أكمل وأدق من الأول ، ثم صدر فرمان الباب العالى بامتياز سنة ١٨٦٦ ، وسار المشروع فى طريق التنفيذ . واجتاز كل العقبات الضخمة

والواقع ان انجلترا كانت على حق فى محاربتها مشروع القناة لأن تحقيقه كان معناه ايجاد منطقة نفوذ استعمارى فرنسى فى مصر . وقد كان بلور سفير انجلترا فى الاستانة يتردد كثيرا على مصر لمراقبة القناة من كثب ، وقد كتب من الاسكندرية ، بتاريخ ٣ يناير سنة ١٨٦٣ (أى قبل موت سعيد بأسبوعين) يقول فى رسالة سرية الى وزير خارجية انجلترا : « اننى لا أعتقد ان القناة نفسها تدعو الى أى اعتراض ، ولكنها الطريقة التى تنفذ بها والأيدى التى تحيط بها .. » وبعد أن توقع أزمة مالية للشركة قال : « لذلك أنصح أنه عند حدوث أية أزمة ان نكون على استعداد تام ... فاما انهيار الشركة واما انتقال المشروع وجميع الحقوق التى تملكها الشركة حالياً الى الحكومة المحلية[1] »

وقد كان أكبرهم انجلترا القضاء على الشركة واضعافها فى صورة من الصور سواء بمساعدة مصر على الاستيلاء عليها أو باحلال شركة انجليزية محلها أو بانشاء قناة ثانية أو بانشاء ادارة دولية . وقد

---

(١) وزارة الخارجية الانجليزية . رقم عام ٧٨ . مجلد ١٧٩٥

كتب اللورد ادمون فيتزموريس فى كتـــابه عن (حيـــاة اللورد جـــرانفيل) فصلا عنوانه « الطونة ، وقنـــاة السويس ومصر ١٨٨٢ ـ ١٨٨٣ » يكشف فى بدايته عن فكرة التدويل التى كانت مسيطرة على الحكومة الإنجليزية وبواعثها قبل افتتاح القناة ، قال المؤلف بعد أن أشار الى امتياز سنة ٥٦ وأهمية القناة المستقبلة التى بدأت تبـدو لأوروبا •

« ان أول مقارنة خطرت على الفكر هى مقارنة القناة بمضيق أو خليج ضيق بين بحرين ، حيث تملك الدولة الاقليميـــــة الحق فى جباية الرسوم والضرائب ، أو أن تكل الى الغير الحق فى الجباية ، نظير الانتفاع بالمرور فى القناة • وقد كان من الواضح انه اذا وجدت هناك حالة واحدة ، يكون فيها مثل هذا الحق العادل مسلما به من دول العالم قاطبة ، فهى هذه الحالة • خصوصا وان هذا البوغاز الخـــاص ضيق جدا بدرجة تجعله يدخل فى نطاق سلطة القضاء البحرى التامة التى تملكها الدولة الاقليمية بلا نزاع

« على أن هذا الرأى كان من شأنه أن يبعث آراء أخرى مضادة. تتلخص فى انه اذا كانت قناة السويس تشبه مضيقا أو بوغازا ضيقا يصل بين بحرين ، وواقعا كله ضمن نطاق سلطة القضاء البحـــرى الاقليمية لدولة واحدة ، فانه على الرغم من ذلك ، يظل فيما يبدو ، حق المرور حقا مشروعا للجميع وقد يرد على ذلك قائل بأن القنـــاة مضيق صناعى أنشأته شركة تجارية وانه لا يماثل بوغازا أو خليجا أوجدته الطبيعة ، ومن ثمة لا تصح المقارنة بين الحالتين لعدم وجود أى تشابه حقيقى بينهما • وقد لوحظ أيضا ان نظاما جـــــديدا من الرســـوم والضرائب لا يجوز أن ينشأ دون رقابة ما خصوصا وأن القناة متى تم انشاؤها كان من المنظور أن تغير مجرى التجارة العالمية كلها •••

« وهناك صعوبة أخرى يجب ان يحسب لها حساب . وهي وجود شركة القنـــاة بجميع الامتيازات الممنـــوحة لها وانه اذا كان حق الاستخدام التجارى الحر للأنهار الصالحة للملاحة أصبح مبدأ قانونيا مسلما به منذ معاهدة فينا ، واذا كان هذا المبدأ قد طبق على مصبات نهر الطونة وتوسع فى تطبيقه حتى أصبح لا يقتصر على اشراف الدول الساحلية فحسب ، بل تعداها الى اشراف جميع الدول المهتمة بتجارة ذلك النهر أو المعنيـــة به سياســـيا . فمن باب أولى يحق للدول أن تتدخل فى الاشراف على هذه القناة (السويس) اذا كانت تحدوها الرغبة الصادقة فى الاتفاق على النظام الذى لا بد منه للمحافظة على الملاحة والاعتراف فى الوقت نفسه بمصالح شركة القناة وحقهـــا الثابت فى تحصيل الرسوم التجارية أو فى الحصول على التعويض المناسب من هذه الرسوم .. »

معنى ذلك ان مشروع التدويل الانجليزى الأول السابق لافتتاح القناة كان يرمى الى احلال ادارة دولية محل شركة القناة ، وهو وان كان لا ينكر فى الوقت نفسه حقوقها المكتسبة من الفرمانات والامتيازات الا انه يسمى هذه الحقوق مصالح لأن الحقوق لا تشترى ولا بد من الرجوع الى مالكها الأصلى الواهب والطرف الأول فى عقد الامتياز فى حين أن المصـــالح و (حق) الشركة الثابت فى تحصيل الرســـوم يمكن التعويض منها وشراؤها ..

فالمشروع القديم اذن يشبه بملامحه وخطوطه الرئيسية المشروع الحالى . كما أن أساس المشروعين ، رغما من اختلافه فى الظاهر ، كان باطلا لأن أساس المشروع القديم كان المطابقة بين نهر الطونة والقناة والمشروع الجديد يستند الى اتفاقية سنة ١٨٨٨ وبيان الأمر ، كما سنفصله فيما بعـــد ، ان انجلترا بعد احتـلالها لمصر لم يكن لها مصلحة فى تدويل القناة واعطاء سلطة جديدة للاشراف والتدخل

الى الدول فى الوقت الذى كانت تعمل فيه جاهدة على التخلص من التـــدويل الداخلى الخاص بالرقابة القضائيـــة (المحاكم المختلطة والامتيازات) والرقابة المالية لذلك تركت انجلترا مشروعها القديم ولم تثره أو تشر اليه اطلاقا فى مؤتمر باريس وكانت فرنسا هى بطلة التدويل وكان مشروعها هو نفس المشروع الانجليزى القديم الذى أحيته بلباقة دون ذكر أصله ، وكانت المطابقة بين القناة ونهر الطونة هى أيضـا أساس المشروع الفرنسى وقـد حاربت انجلترا مشروع التدويل الفرنسى ، أى مشروعها القديم باسم الســيادة المصرية التى تحتمى وراءها ، وكانت حججها وأسـانيدها تكسر وتنقض الحجج والأسانيد الفرنسية أى حججها وأسانيدها القديمة •• وكانت النتيجة ان الاتفاقية فى النهاية لم تحمل فى صياغتها الا معنى التدويل الصحيح وتركت الاشراف الفعلى لمصر على القنـاة كما تركت لها حقوقها وسيادتها كاملة •

ويكفى أن نقول الآن ان المطابقة بين نهر الطونة والقناة كانت مطابقة تعسفية وهى تمثل الرأى السياسى لا الرأى العلمى القانونى وذلك لأسـباب أولها : ان الطونة نهر واسع طويل من أكبر أنهـار أوروبا والقناة ضيقة • وثانيها : ان نهر الطونة بحر طبيعى والقنـاة خليج صناعى • وثالثها : ان السيادة الاقليمية كانت متعددة تمارسـها دول عديدة اذ يبتدىء النهر من الغـابة السوداء فى جنوب ألمانيا ثم يخترق النمسا والمجر ثم يفصـل بين صربيا وبين المجر ورومانيا ، ثم يفصل ثانية بين رومانيا وبين بلغاريا وروسيا حتى يصب فى البحر الأسود فى حين ان سيادة مصر الاقليمية على سواحل القناة موحدة غير متعددة • ورابع هذه الأسباب ان هذه السيادات الاقليمية كانت قلقة غير ثابتة وخصوصا من ناحيـة المصبات • وكانت سيادة تركيـا على المصبات سيادة سياسية أكثر منها اقليمية ولم تكن على أية حال

سيادة ثابتة • وحسبنا أن نقول ان سياسة الدول الكبرى فى البلقان كانت معقدة الى أبعد حد فكان لا بد من ايجاد نظام دولى موحد لصيانة الملاحة فى النهر والمصبات والانفاق على الأعمال الفنية الكبرى اللازمة لهذه الصيانة • وقد كان للجنة الطونة الدولية آجال تتجدد، وكان نظامها مؤقتا بطبيعته كنظام طنجة حتى تعود السيادة أو السيادات الاقليمية الى ممارسة حقوقها كاملة • فى حين ان نظام القناة وهو النظام الدولى الصحيح الذى أوجدته اتفاقية سنة ١٨٨٨ نظام ثابت أى لا يجوز ادخال أى تعديل فى مبادئه الأساسية • وقد نص فى مقدمة الاتفاقية على انه نظام نهائى : « ان رئيس الجمهورية الفرنسية وجلالة امبراطور ألمانيا وملك اسبانيا وملكة بريطانيا وملك ايطاليا الخ •• رغبة منهم فى اقرار نظام نهائى قائم على أساس تعاقدى يكفل لجميع الدول حرية استعمال قناة السويس فى أى وقت ويكون مكملا للنظام الذى خضعت له الملاحة فى القناة بموجب فرمان جلال امبراطور العثمانيين بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ والمصدق على الامتيازات الممنوحة من صاحب السمو الخديو •• »

فالنظام نهائى لأنه قائم على حقوق السيادة الاقليمية وهى حقوق « نهائية » ، لم تنقص منها الاتفاقية بل أكدتها ، وهذه الحقوق المبينة فى الفرمانات والامتيازات كانت دائما العقبة الكأداء التى كان يصطدم بها كل مشروع انجليزى خاص بالقناة أو بشركتها

***

وقد كانت مصر تؤكد دائما حقوقها فى كل مناسبة ازاء الشركة وازاء فرنسا وازاء انجلترا وازاء الدول ونذكر على سبيل المثال مسألة رسوم القناة واستيلاء مصر على القناة بالقوة فى سنة ١٨٧٤ تأكيدا لسيادتها ، وكان ذلك بتأييد من أوروبا وأمريكا :

كانت رسوم المرور قبل سنة ١٨٧٢ تدفع على حمولة السفن

من الأطنان المسجلة فى أوراق كل سفينة ، وكان أختلاف المقاييس لتقدير الحمولة وصافيها يختلف باختلاف البلاد بدرجة ان صافى حمولة كل سفينة أى المكان الذى يمكن شغله فعلا فى السفينة ، خارجا عن الآلات والوقود وما اليهما ، فى أغلب الأحايين أقل بكثير من صافى الحمولة الحقيقى . ولما كانت ايرادات الشركة فى البداية لا تزال فى عجز فقد فكر دلسبس فى سد النقص بزيادة الرسوم على قاعدة حسابية جديدة ونفذ هذا النظام ابتداء من يوليو سنة ١٨٧٢ . فدفعت الشركات المختلفة الرسوم الجديدة محتجة ورفعت شركة المساجيرى الفرنسية دعوى على شركة القناة أمام المحكمة التجارية الفرنسية وكان الحكم الابتدائى الصادر فى ٢٦ اكتوبر سنة ١٨٧٢ لصالح شركة الملاحة ..

وقد كان لهذه القضية دوى كبير . أرسل وزير خارجية تركيا الى سفير تركيا فى باريس فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٨٧٢ برقية يقول فيها « ان رسائلنا السابقة لا تترك أى شك بخصوص السلطة القضائية التى تتبعها الشركة ، اذ أن المادة ١٦ من الفرمان الذى صدق بمقتضاه السلطان على عقد امتياز القناة تقول ان شركة السويس العالمية شركة مصرية فهى خاضعة لقوانين البلاد وعوائدها ، على انه فيما يتعلق بتكوينها كشركة وبالعلاقات التى بين الشركاء بعضهم وبعض ، فانها ، بمقتضى اتفاقية خاصة ، تخضع للقوانين التى تحكم الشركات المساهمة . وقد اتفق على ان جميع الخلافات الناشئة من هذه الناحية يقضى فيها ، فى فرنسا ، محكمون تستأنف أحكامهم أمام محكمة باريس العليا .

« والخلافات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد ، أيا كانت الجنسية التابعين لها ، تقضى فيها المحاكم المحلية وفقا لما سنته قوانين البلاد وعاداتها والمعاهدات . أما المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة

المصرية والشركة فانها أيضا خاضعة للقضاء المحلى ويفصل فيها وفقا لقوانين البلاد »

« واستنادا الى هـذه المادة لم تتردد الحكومة العثمانية ، بمجرد علمها بالحكم الذى أصدرته محكمة السين التجارية الابتدائية ، فى الاحتجاج بعدم اختصـاص هذه المحكمة بتفسير نصوص الامتياز .. وبانتهاك الشركة بالتالى للفرمان الذى يكفل وجودها »

وعلى الرغم من ذلك استأنف دلسبس الحـكم وأصدرت محكمة استئناف باريس حكمها فى ١١ مارس سنة ١٨٧٣ لصالح دلسبس . وقد جاء فى هذا الحكم :

« حيث ان شركة الميساجيرى أقامت دعوى ضد شركة السويس ، التى هى شركة مصرية ، لاسـترداد المبالغ التى دفعتهـا زيادة عن التعريفـة الشرعية الخاصـة برسوم الملاحة .. وقـد دفعت شركة السويس بعدم الاختصاص

« فيما يتعلق بالاختصاص ـ حيث ان شركة السويس تستند بغير وجه حق الى المادة ١٦ من فرمان ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذى ينص على ان الخلافات التى تنشـأ فى مصر بين الشركة والأفراد من كل جنسية يجب ان تعرض على القضاء المصرى

« وحيث ان هذه المادة من الفرمان لم تنتزع من الفرنسيين حقهم ، الذى يستمدونه من المادة ١٤ قانون مدنى ، فى مقاضاة الأجنبى أمام المحاكم الفرنسية ..

« وحيث ان تطبيق العـدالة الفرنسية لا يترتب عليه أى مساس بالسيادة الأجنبية لأن قرار القاضى الفرنسى لا يتناول ، فى مثل هـذه الحالة ، الا حقوقا خاصة ولأن هذا القرار ، فى جميع الأحـوال ، لا يحوز قوة الشىء المحكوم به ولا قوة التنفيذ فى بلد أجنبى الا بمقتضى الصيغة التنفيذية التى تملكها السلطة فى ذلك البلد .. »

وقد بادر وزير خارجية فرنسا ، فى ١٢ مارس سنة ٧٣ ، بارسال صورة من هذا الحكم الى سفير فرنسا فى الاستانة وأرفقهـا بكتاب جاء فيه ، بعد الاشارة الى مضمونه : « أما فيما يتعلق بحق الحكومة العثمانية فى تفسير عقد امتياز القناة ، فى النهاية ، تفسيرا يطابق وجهة نظرها فذلك حق لا مراء فيه . ومن أجل هـذا أرجو ان لا يترك قرار محكمـة باريس أى أثر فى نفس الباب العـالى خصوصا وان القرار لا يتطلب أى اجراء تنفيذى ضد الشركة المصرية التى كسبت الدعوى[1] » .

وفى نفس الوقت كانت الدول تسعى لدى تركيـــا للفصل فى مسألة الرسوم وارغام الشركة على عدم الاجحاف بحقوق الدول ، وأرسل اللورد جرانفيل بتاريخ ٣ مارس سنة ١٨٧٣ رسالته التى يقول فيها : « ان حكومة صاحبة الجلالة لا تريد ان تتهجم فى صورة من الصور على حق الباب العالى فى زيادة الرسوم .. ان الشركة فى رأى حكومة صاحبة الجلالة مصرية . وحقوق الباب العالى عليها لا شك فيها . ولكن حكومة صاحبة الجـلالة واثقة مع ذلك من ان الحكومة التركية لا بد ان ترعى بعين العدالة الحقوق البحرية المتصلة بالتجارة عبر القناة التى أصبحت طريقا عالميا ، والتى قد تؤدى أية عرقلة فيهـا ناتجة من فرض رسوم مبهظة ، الى الاضرار بالتجـارة ودفع كل دولة الى الاحتجاج » .

روى القائم بأعمال فرنسا فى لندرة فى رسالة بتاريخ ٣٠ ابريل سنة ١٨٧٣ انه فى أثنـاء حديث مع اللورد جرانفيل وزير الخارجيـة الانجلـيزية قال للوزير : « انه ثبت الآن ان جميع الدول تعـترف باختصاص الباب العالى وحده بالفصل فى الموضوع ، وانها ترغب فى

---

(١) الكتاب الأصفر الفرنسى . وثائق سياسية . قناة السويس . نوفمبر ١٨٧٥ (انظر ص ١٧ ــ ٤٢)

الوقت نفسه فى انقاذ الشركة من التدهور .. » فكان جواب جرانفيل « صحيح ان كل ما نتمناه مساعدة الشركة على أن تعيش ولكن بشروط معينة أهمها أن لا تستهلك صافى دخلها فى نفقات الادارة »

وقد دعت تركيا لجنة فنية دولية للاجتماع فى الاستانة والبت فى موضوع الرسوم فقررت هذه اللجنة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٨٧٣ نظاماً جديداً أيسر من النظام القديم وأفضل من نظام دلسبس، وقررت فى الوقت نفسه ان لا تعمل الشركة مستقبلا على اضافة أية زيادة جديدة فى رسوم الارشاد والمرسى وما اليهما دون موافقة الباب العالى .

وفى أواخر يناير سنة ١٨٧٤ اعترض دلسبس على قرارات اللجنة وقدم اقتراحات مضادة واستمر يتحدى مصر والباب العالى والدول وأعلن انه سيمنع كل سفينة لا تدفع الرسوم من المرور فى القناة بل أعلن انه بدلا من التسليم بانقاص الرسوم سيعمل على سحب المرشدين واطفاء المنارات واغلاق القناة للملاحة ، وقال انه سيضع سلاسل على مداخل القناة ويغرق كل سفينة تحاول المرور .

فما كان من الحكومة التركية الا ان أصدرت أوامرها الى الحكومة المصرية لاتخاذ الاجراءات الكفيلة بصيانة القناة وحرية الملاحة فيها . أبلغ القنصل العام للولايات المتحدة فى مصر حكومته بتاريخ ٢٩ ابريل « انه فى يوم ٢٣ الجارى (ابريل ٧٤) أرسلت الحكومة المصرية فرقة من الجنود والضباط تقدر بعشرة آلاف بقيادة الكولونيل استون الأمريكى رئيس أركان حرب الجيش المصرى واحتلت مواقع عسكرية متفرقة على القناة وفى جوارها لمنع الشركة من ارتكاب أى عمل ضد القانون والاستعداد لوضع اليد على القناة » .
وجاء فى رسالة القنصل أيضا « ان قائد الحملة كان مزودا بمرشدين مدربين على الملاحة فى القناة وبكل ما يلزم لتيسير مرور السفن وانشاء ادارة جديدة لشئون النقل والملاحة فيها »

وقد حذرت الحكومة المصرية القناصل بأن يسمحوا لرعاياهم من موظفى الشركة بأية مقاومة اعتمادا على جنسيتهم وقالت انهـا تعتبر موظفى الشركة رعايا محليين باعتبارهم موظفين فى شركة عثمانيـة يعملون لحسابها • وقد كتب قنصل الولايات المتحدة فى القاهرة الى قنصلها فى بورسعيد بالتزام جانب الحيدة التامة فى النزاع القائم بين الحكومة المصرية وشركة القناة وعدم الزج بالراية الأمريكية فيه[١] .

وقد كان دلسبس غائبا فى يافا يوم ٢٣ فلما عاد فى اليوم التالى إلى القناة بادر بالسفر الى القاهرة فى يوم ٢٥ وأعلن خضوعه لقرارات اللجنة الدولية وتطبيقها مع الاحتجاج ابتداء من يوم ٢٩ ابريل سنة ١٨٧٤ . وبذلك أكدت مصر سيادتها على القناة[٢] .

والواقع ان مشاكل الشركة لم تنته بعد لأن انجلترا كانت لا تزال تفكر فى الاستيلاء على القناة والشركة من طريق التدويل • يتضح ذلك جليا من خطاب اللورد دربى فى مجلس اللوردات ، فى يوم الجمعة ٥ يونية سنة ١٨٧٤ ، ردا على استجواب أحد الأعضـاء بدأ كلامه بانكاره على المستجوب ادعاءه أن تعطل الحـــركة البحرية

(١) أنظر مجموعة الوثائق الأمريكية فى سجلات عابدين • مجلد ٨

(٢) مسألة الرسوم هذه التى قام حولها نزاع طويل هى المسألة التى أشـار اليها سلوين لويد حين ادعى فى مجلس الأمن ان تركيا ، فى سنة ١٨٧٣ ، قررت ضرورة أخذ رأى الدول فى الأمر ، ومعنى ذلك ، فى نظره ، ان الدول هى صاحبة الحق الاول فى القناة • ولنفرض جدلا ان الدول الغربية لا تمثل فريقـا من الدول ــ مما يغير الوضع ــ وانما تمثل الدول كلها • فهل دعوة لجنة دولية للاستشارة فى مسألة فنية بحت تهم الجميع باعتبارهم طرفا فى النزاع مع شركة القناة ، تدل على ان القنــاة خاضعة لنظام دولى • ان الوثائق الرسمية المنشورة فى هذا الكتاب تثبت ان شركة القناة مصرية (اعتراف وزير خارجية فرنسا وحكم محكمة استئناف باريس التجارية) وان حقوق السيادة فى تحديد الرسوم واخضاع الشركة بالقوة ــ وتأييد الدول لهذا الاجراء ــ لا يستفاد منها ان الشركة دولية بل بالعكس • ويكفى ان الشركة تستمد وجودها ، على حد تعبير الوزير التركى ، من الفرمانات والامتيازات الممنوحة •• لا من الدول •

الفجائى بين الشرق والغرب كان يتوقف على ادارة رجل واحد .
وأشار بهذه المناسبة الى الحوادث الأخيرة التى أثبتت ان القناة موضوعة تحت سلطة الخديوى والباب العالى ، وتحت حماية العلاقات التى تربط الباب العالى بالدول الأوربية . ثم ذكر موضوع شراء الشركة فقال : « انه لمن الظلم التفكير فى سلب بناة القناة ملكيتهم رغم ارادتهم .. اللهم الا اذا تطوعت الشركة وعرضت من نفسها التنازل عن حقوقها » ثم ختم قائلا : « اذا عرض اقتراح لنقل ملكية القناة الى لجنة دولية ، وكان هذا العرض يكفل لجميع الحكومات الأخذ بنصيب من مزاياه فى حدود المساواة ، فانى لا أقول أنه لا يجوز عدلا النظر فى مثل هذا الاقتراح ، ولكنه لم يعرض ، وليس عندى ما يبعث على الاعتقاد بأن هذا الاقتراح لا بد آتيا »

وفى نوفمبر سنة ١٨٧٥ أى فى الوقت الذى كانت انجلترا تحاول فيه انتهاز الأزمة المالية المستحكمة فى مصر وشراء أسهم الخديو روى القائم بأعمال فرنسا فى لندرة ان اللورد دربى قال له فى أثناء حديث معه فى صبيحة ٢٠ نوفمبر : « لا أخفى عليك ان لى على بيع الأسهم لبنك فرنسى اعتراضات .. اننى لا أنكر ما قامت به شركة القناة .. ولكنك ولا شك تقر بأننا أصحاب المصالح الأولى فى القناة ، اذ أننا نستعملها أكثر من الدول الأخرى مجتمعة . وقد أصبح الاحتفاظ بهذا الممر مسألة حيوية بالنسبة لنا . ولذلك سيكون من دواعى الغبطة لى ان أرى ذلك اليوم الذى يمكن فيه دفع عوض سخى للمساهمين من أسهمهم . وأن يحل محل الشركة نوع من الادارة أو الاتحاد النقابى[1] تكون الدول البحرية كلها ممثلة فيه . واننا على أية حال سنعمل كل ما فى استطاعتنا لنحول دون احتكار

---

(١) جاء فى جريدة الشعب فى عدد ٣٠ سبتمبر ان وزير النقل البريطانى وصف هيئة المنتفعين بأنها نوع من « اتحاد النقابات »

أيد أجنبية لأمر تتوقف عليه مصالحنا الكبرى • وان الضمان الناتج من رقابة الباب العالى قد أصبح غير كاف اليوم فاذا فقدنا الضمان الذى يقدمه لنا مساهمة الخديو (اشارة الى بيع الأسهم لشركة فرنسية) أصبحنا تحت رحمة دلسبس المطلقة • ان الشركة والمساهمين الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون من الـ ٢٠٠ التى تمثل رأس المال من الأسهم ، وهذا كاف[1] . »

وبعد شراء انجلترا أسهم الخديو وتعزيز مركزها فى مصر كانت فكرة الامتلاك من طريق التدويل لا تزال مسيطرة عليها : كتب النائب الحر ، جون برايت ، الى اللورد جرانفيل ، بتاريخ ٥ يناير سنة ١٨٧٦ ، يقول : « يبدو ان الرأى الذى يكتبه اللورد دربى فى رسائله هو الرأى السليم : ان من واجبنا ان ندعو الدول لتتحد فى امتلاك القناة ، والاشراف عليها ، وحراستها ، لأن فى ذلك ضمانا لمصالحنا وقطعاً لدابر الغيرة[2] »

ولكن امتلاك القناة معناه ايجاد ملكية مشتركة بين حكومات الدول، ملكية أجنبية بطبيعتها • « ومثل هذه الملكية ، فى رأى جلادستون ، لا تسلم نظريا من الاعتراضات ، ولا تسلم عمليا من المصاعب • وزيادة على ذلك فان لجنة الطونة ليست سابقة لأنه لا توجد ملكية مشتركة بين حكومات الدول[3] .

والى أن تتحقق هذه الملكية كانت انجلترا تعتبر نفسها المالكة للقناة والحامية لها بالنسبة لمصر نفسها وبالنسبة للدول • يتضح ذلك بالنسبة لمصر من تصريحات هارتنجتون فى مجلس العموم ، فى جلسة ٢١ فبراير سنة ١٨٧٦ : « ان الحكومة الانجليزية لم تحل محل الخديو

---

(١) الكتاب الأصفر الفرنسى • قناة السويس ١٨٧٥ • ص ٢٠٣
(٢) من أوراق جرانفيل الخطية الخاصة • (ص ٥٣ من كتاب قناة السويس لولسن)
(٣) من جلادستون الى جرانفيل فى ١٩ يناير سنة ١٨٧٦ • ولسن ص ٥٢

فى حقوق السيادة على القناة ، وقد أكد ذلك اللورد دربى حين كتب الى ستانتون فى مصر بتاريخ ٦ ديسمبر سنة ١٨٧٥ : « عليك أن تبين ان حكومة صاحبة الجلالة ستعتبر خرقا لفرمان الباب العالىواعتداء على سلامة الامبراطورية العثمانية ، كل عمل يتنازل الخديو بمقتضاه ، بطريقة من الطرق ، عن سلطته على قناة السويس ، هذه السلطة المكفولة للخديو بالامتيازات الممنوحة للشركة واللوائح المنظمة لها والمصدق عليها بواسطة الباب العالى » • ويتضح ذلك بالنسبة للدول من تبليغ من اللورد دربى الى سفير روسيا فى لندرة ، بتاريخ ٦ مايو سنة ١٨٧٧ : « يجب ان نضع فى الصف الأول من الأهمية ضرورة الاحتفاظ بالمواصلات بين أوروبا والشرق من طريق قناة السويس، مفتوحة ، وسليمة ، ومستمرة لا انقطاع لها • ولا شك ان أية محاولة لحصار القناة أو للتدخل من نوع آخر فى القناة أو مشارفها ستعتبره انجلترا تهديدا للهند واضرارا خطيرا بتجارة العالم » • وقد رد وزير خارجية روسيا البرنس تشاكوف بتاريخ ١٨ مايو سنة ٧٧ يقول : « ان الحكومة الروسية لا تفكر فى حصار قناة السويس ولا فى تعطيل أو تهديد الملاحة فى هذه القناة فى صورة من الصورة • وانها تعتبر القناة دولية[١] »

مما تقدم يبين ان فكرة التدويل من طريق ادارة دولية على غرار لجنة الطونة تطورت الى ايجاد ملكية دولية فى القناة ، خصوصا بعد شراء أسهم الخديو فى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، سيما وان امتلاك الأسهم ، مع بقاء الشركة ، لا يكفل لها السيطرة على ادارة القناة ، كما أن انشاء لجنة ادارية دولية لا يكفل لها الا سيطرة مؤقتة لأن كل نظام ادارى دولى ينشأ فى ظروف استثنائية معينة ولأجل معين

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية ، مذكرات ووثائق • مصر • قناة السويس ، ٣ (١٨٦٧ — ١٨٨٥) مجلد ١٥

أى انه لا يعطل السيادة الاقليمية الا الى حد وبصفة مؤقتة • كما أن شراء شركة القناة وشراء حقوقها ، ولو بالتنازل الودى ، لا ينقض حقا من حقوق السيادة والملكية المصرية • فلم يبق الا الامتلاك الدائم (الدولى) الذى يضمن لانجلترا ، باعتبارها الدولةالرئيسية ، الحصول بصفة دائمة على النصيب الأكبر من أرباح القناة الوفيرة ، وعلى المزايا السياسية والعسكرية التى تجعل لها الهيمنة على طريق الهند • ولكن القناة ليست ملكية خاصة • القناة جزء لا يتجزء من أرض مصر ، سواء اعترفت بذلك انجلترا أو لم تعترف ، وشراء هذا الجزء الذى لا يتجزأ لا يمكن ولا يجوز قانونا الا اذا أمكن وجاز شراء الكل ، أى مصر ، لذلك اتجه تفكير انجلترا الى الامتلاكالفعلى من طريق احتلال مصر كلها ووضع يدها على القناة ، وهو ما تم فى سنة ٨٢ ، ولكن عدموجود صفةشرعية لهذا الاحتلالأو لهذا الامتلاك الفعلى أضعف مركزها بين الدول ، فكان لا بد من التفكير فى نظام دولى يؤمن لها مركزها فى صورة من الصور •

الفصل الثالث

مؤتمر باريس واتفاقيـــة الاســـــتانة
١٨٨٥ - ١٨٨٨

كتب قنصل فرنسا من الاسـكندرية بتاريخ ١٤ أغسطس سـنة ١٨٨٢ أى قبل تصريح الخديو للانجليز باحتلال برزخ السـويس عسكريا بيومين : « أما فيما يتعلق بحيدة القناة فان مستر ماليت (قنصل انجلترا) يعارض فيها بكل قوة .. وفى اعتقادى أن حيدة القنـاة تتحقق اما بتحريم جميع السفن الحربية واما بقبولها جميعا . والحيدة بمدلولها الأول لا يمكن تحقيقها عمليا . وأرى أن تطبق على القناة القاعدة المتبعة فى المين والنقط الواقعة فى المياه الاقليمية ، وهى أن تبقى مفتوحة لجميع الأمم التى ليست فى حرب مع صاحب السيادة الاقليمية ، وأن سفينتين محتربتين تستطيعان الدخول فى القناة ولكن بشرط أن لا ترتكبا فيها أى عمل حربى .. وأن لا تخرج الثانيـة منهما الا بعد خروج الأولى بأربع وعشرين ساعة ... وبذلك تحترم السيادة الاقليمية . وفى هذا الكفاية الا اذا تمكنت انجلترا من تدعيم نفوذها هنا بدرجة تجعل لزاما كل حرب معها حربا مع مصر .. ويلوح لى ان تدخل الانجليز (فى مصر) يهدف الى امتلاك القنـاة ليصيروا وحدهم سادتها فى زمن الحرب . وقد يحققون هذا الهدف بسهولة اذا كان للخديو حق مقرر فى اغلاق القنـــاة أمام السفن الحربية كحق السلطان فى اغلاق البسفور . ولا شك انهم يتوقعون ان مركزهم سيقوى الى حد يسمح لهم بالتصرف المطلق فى ارادة

الخديو[1] »

والواقع انه بعد الاحتلال أصبحت انجلترا تخشى حيدة مصر ، وحيدة القناة وحيـدة البحر الأحمر لأن هذه الحيـدة تتعارض مع مطامعها فى مصر . ولكنها فى الوقت نفسه تريد سكوت الدول على احتلالها واطالة أجله (كانت فرنسـا بوجه خاص تلح فى طلب الجلاء) كما تريد التخلص من الوصاية الدولية المضروبة فى مصر على اعتبار ان الاحتلال سيكفل انهاء الظروف والأحوال التى خلقت فيها هذه الوصاية (منشور اللورد جرانفيل الى الدول فى ٣ ينـاير سنة ١٨٨٣)

ففكرة الحيدة لم تكن خالصة لا من وجهة مدلولها فحسب ولكن من وجهـة ارتباطها بعوامل الموقف فى مصر والرغبـة فى تثبيته وتبريره . لذلك بينما كانت انجلترا من ناحيـة ، تعلن على الملأ « ضرورة ضمان حرية الملاحة فى قناة السويس الى الأبد **For Ever** وجعل القناة محايدة فى زمن الحرب ، ومفتوحة لتجارة أمم العـالم قاطبة فى زمن السلم دون أى تمييز » كانت ، من ناحية أخرى تعمل على حيازة القناة بشراء جميع الأسهم الباقية أو ببناء قناة ثانية فى برزخ السويس ، تحت الاشراف الانجليزى ، بالاتفاق مع دلسبس . وقد كان مصير هذا المشروع الأخير فى مجلس العموم البريطانى ، الفشل التام (يوليه سنة ١٨٨٣)

* * *

هذه هى الظروف التى سبقت وتم فيها اجتماع مؤتمر باريس فى سنة ١٨٨٥ من أجل « حرية استعمال قناة السويس » ، وقد انعكست هذه الظروف فى مناقشات المؤتمر . لذلك نرى لزاما علينا ان نحلل

---

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية ، مصر . مراسلات سياسية مجلد ٧٥

محاضر جلســاته لأن هذه المحــاضر هى التى تكشف عن أسرار اتفاقية الاستانة التى وضع المؤتمر قواعدها (١٨٨٨)

فى ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ إجتمعت لجنـــة مؤلفة من مندوبى حكومات ألمانيـا ، والنمسا والمجر ، وفرنسا ، وبريطانيـا العظمى ، وايطاليا ، وروسـيا ، وتركيا ، واسبانيا ، وهولنـده ، ومصر (وهذه الأخيرة بصوت استشارى فقط) ، لايجاد « نظام نهائى » ، فى وثيقة دولية ، يكفل لجميع الدول فى كل الأوقات حرية استعمال قنـاة السويس، على ان يتحقق هذا النظام فى حدود منشور اللورد جرانفيل الى الدول فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣

ولكن حدود هذا المنشور كانت ضيقة متنافرة فتبرير بقاء الاحتلال والرغبة فى التخلص من الوصاية الدولية وروح المنشور العامة لا يمكن أن ينشأ فى نطاقها نظام « يضمن حرية الملاحة فى القناة الى الأبد ـ ويجعل القنـاة محايدة الخ » كما جاء فى المنشـور نفسه أو « نظام نهائى » يكفل لجميع الدول حرية استعمال القنـــاة • وهو غرض المؤتمر الأساسى ، لذلك سينظر مندوبو انجلترا الى هذه الحدود أولا عند تحقيق الغرض وصياغته ، وسينظر مندوبو فرنسا والدول الى الغرض أولا لتوسيع الحدود بما يتلاءم معه • وقد كان هذا الخلاف بين وجهتى النظر سبب نضـال عنيف ظهرت بوادره فى الجلســة الأولى التى تقدم فيهـا كل من مندوبى فرنسـا وانجلترا بمشروع للاتفاقية • وهذا نص **المشروع الانجليزى :**

(١)

تبقى قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائما ، فى زمن الحرب وفى زمن السلم ، كممر محايد لكل سفينة تجارية أو حربية ، عابرة من بحر الى الآخر ، دون أى تمييز بين الدول ، على أن تدفع السفن الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح النظامية الجارية

وبناء على ذلك لا تخضع القناة لاستعمال حق الحصار الحربى ، ولن يقوم عائق ، باعتبارها ممرا محايدا ، أيا كانت الظروف ، فى سبيل اجتيازها من بحر الى الآخر .

(٢)

لا يجوز انزال جنود أو ذخائر حربية فى القناة

(٣)

لا يجوز للسفن الحربية لدولة محاربة القيام بأى عمل عدائى فى القناة أو ادخال غنائمها فيها أو الاقامة فيها مدة تزيد عن ٢٤ ساعة الا فى حالة تعطل قهرى ، وفى مثل هذه الحالة يتحتم على السفينة الرحيل فى أقرب وقت ممكن .

مشارف القناة ، والمين التابعة لها ، وكذلك مياه مصر الاقليمية لا تكون معرضة لأى عمل حربى .

(٤)

لا يجوز اطلاقا تجهيز سفن الحرب ، التابعة لدول محاربة ، فى القناة أو فى المين التابعة لها

كما لا يجوز تزويدها بالذخيرة والمؤونة الا فى حدود الحاجة الضرورية للوصول الى أقرب ميناء .

(٥)

بنود المواد ٢ و ٣ و ٤ لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات القمع التى يتطلبها الدفاع عن مصر أو المحافظة على النظام العام .

(٦)

لا تقام تحصينات على مسافة أقل من   كيلو مترا من ساحل القناة .

(٧)

جميع اصلاح نفقات التلف الذى تحدثه احدى السفن الحربية فى القناة تكون على عاتق الحكومة التى تنتمى اليها السفينة، ويكون الدفع فى أقصر مهلة .

(٨)

يتخذ صاحب السمو الخديو جميع التدابير الضرورية ، في حدود امكانياته ، كلما دعا الأمر ، لاحترام تنفيذ الشروط التي تفرضها الاتفاقية الحالية على السفن الحربية التي تستعمل القناة .

(٩)

لا تتضمن الاتفاقيــة الحالية أي مساس بحقوق صاحب السمو الخديو فيما جاوز المواد الخاصة المتقدمة والمذكورة أعلاه .

(١٠)

تتعهد الدول المتعاقدة بعرض المشروع الحالي على الدول الأخرى والسعي في الحصول على موافقتها .

هذا كل ما تضمنه المشروع الانجليزي وهو يكشف عن القلق من الناحية العسكرية من جهة الدول ، مهما تكن الصيغة عامة وشاملة ، فاحتلت الشئون الحربية المواد ١ (الفقرة الثانية) و٢ و٣ و٤ و٥ و٦ و٧ من المشروع الذي لا يزيد على عشر مواد . ثانيا : تقرير حيدة القناة جاء بطريق غير مباشر وعرضا في المادة ١ « باعتبارها ممرا محايدا » وكان يجب ان تفرد لها مادة خاصة مستقلة . ثالثا : ذكرت المادتان ٨ و ٩ سلطة صاحب السمو الخديو وحقوق صاحب السمو الخديو وكان الأفضل ذكر الحكومة المصرية بدلا من الخديو الذي كان يتخفى الاحتلال وراء سلطته . رابعا : جاء في المادة ٨ ان الخديو يتخذ جميع التدابير الضرورية (العسكرية) في حدود امكانياته ، ومعنى ذلك ان الخديو ليس له الحق أن يستنجد بتركيا ، وبذلك تحل انجلترا محل تركيا وتحل السيادة الفعليــة المغتصبة محل السيادة القانونية الثابتة . خامسا : ان التدابير التي نصت عليها المادة ٨ لا تخص الا « احترام تنفيذ الشروط التي تفرضها الاتفاقيــة على السفن الحربية التي تستعمل القناة » وفي ذلك حد من سلطة الخديو

فى الاشراف على تنفيذ الاتفاقية كلها • سادسا : لم يرد نص واحد صريح على السيادة الاقليمية مع ان هذه السيادة هى أصل الحقوق كلها • ولعل انجلترا أرادت بذلك تنحية تركيا باعتبارها صاحبة السيادة مع مصر • سابعا : وأخيرا على فرض ان حيدة القناة وحقوق السيادة مؤكدة كاملة فى الاتفاقية فان المادة (٥) كفيلة بنقض حيدة القناة وحقوق السيادة جميعا • وهى ترمى الى الحصول من الدول بطريق غير مباشر ، على الاعتراف بالاحتلال وتصحيح مركزه غير الشرعى ، بالتسليم له بحق الدفاع عن مصر ــ وفى هذا معنى الحماية أيضا ــ ضد أية دولة « معتدية » تحاول اخراجها بالقوة وبحق المحافظة على النظام وقمع الحركات الوطنية • ومعلوم أن انجلترا احتلت مصر بحجة المحافظة على النظام والعرش ضد عرابى وثورته ومعلوم أيضا ان مفاوضات الجلاء مع درموند وولف ستفشل فى سنة ٨٧ بسبب تمسك انجلترا بحق العودة لقمع الحركات « والقلاقل » والمحافظة على النظام •

أما المشروع الفرنسي فيناقض المشروع الانجليزى من أساسه وهو ينص فى المادة الأولى على حرية المرور وفى المادة ٢ على عدم اقامة تحصينات أو نقط عسكرية على القناة أو فى مشارفها وعدم السعى للحصول على أى امتياز خاص تجارى أو اقليمى •• الخ • وفى المادة السادسة على تأكيد حق الحكومة المصرية فى اتخاذ التدابير اللازمة فى نطاق الحقوق المخولة من السلطان ، للدفاع عن البلاد ، وفى حقها فى الاستنجاد ، عند اللزوم ، بالباب العالى والدول المتعاقدة ، وفى المادة ٨ على تأكيد « حقوق السيادة » الخاصة بالسلطان و « الحقوق الاقليمية » الخاصة بالخديو • وهذا المشروع فى جملته يؤكد حقوق سيادة مصر وتركيا بالنسبة لانجلترا ، حتى يحرم انجلترا من حق البقاء أو التدخل ، ولكنه ينقص من هذه

الحقوق بالنسبة للدول ومصالحها من طريق التدويل الذى نصت عليه المادة ٤ :

« تتألف لجنة من مندوبى الدول الموقعة على تصريح لندرة المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ (هذا التصريح يشبه فى أساسه بلاغ ٣ يناير سنة ٨٣) ومن مساعديهم قواد سفن البوليس التابعة لهذه الدول والمقيمة فى ثغور القناة ، ومن مندوب عن الحكومة العثمانية ومندوب عن الحكومة المصرية • وستكون مهمة هذه اللجنة التكفل بحماية القناة • وعليها ان تعمل ، بالاتفاق مع شركة السويس ، على ضمان تطبيق قوانين الملاحة والبوليس ، وأن تشرف ، بصفة عامة ، على تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية ، وأن تحيط الدول بالاقتراحات التى تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ »

هذه المادة ٤ من المشروع الفرنسى ستكون مثار مناقشات حامية فى المؤتمر وستتحطم فى النهاية على دفاع انجلترا بصفة خاصة • وظاهر ان هذا المشروع كان يرمى الى ايجاد نظام اشراف دولى على القناة ، ولو كان ذلك على حساب حقوق مصر وحقوق الشركة الفرنسية نفسها ، والواقع ان هذا الاشراف ، كان المقصود منه فى الحقيقة حماية حقوق السيادة الاقليمية وحقوق الشركة المعترف بها من استيلاء المحتل عليها • ولا عيب فى المادة ٤ من هذه الناحية الا فى انشاء لجنة دولية فى القناة دون تحديد أجل لها أو النص على صفتها الوقتية خصوصا وان هذا التدويل كان وليد ظروف الاحتلال ، يزول بزواله • وذلك بصرف النظر عن ان التدويل المقترح كان باطلا من أساسه •

وقبل ان نعرض للمناقشات التى جرت فى اللجنة الفرعية يحسن هنا أن نذكر ان مندوب فرنسا ، فى نهاية هذه المناقشات ، رفع تقريرا الى اللجنة العامة عن أوجه الخلاف الأساسية فى مشروع اللجنة

الفرعيـة فلخصها فى قوله : « يتمسك مندوبو بريطانيـا بأن تكون السلطة الاقليمية هى المكلفة لا بتنفيذ المعاهدة فحسب بل بالاشراف على هذا التنفيذ أيضا ، فى حين يرى مندوبو فرنسا ترك أمر الاشراف للدول ممثلة بواسطة لجنة دولية يرأسها مندوب من تركيا »

* * *

الاشراف الدولى : انعقدت اللجنة الفرعية فى ٦ مايو سنة ١٨٨٥ ودعا الرئيس زملاءه الى مناقشة المادة ٤ من مشروع الاتفاقية الفرنسى الخاصـة « بانشاء لجنة دولية للاشراف بصفة مسـتديمة ومنتظمة على تنفيذ المعاهدة الخاصة بحرية المرور فى قناة السويس • وقد عرض المادة بعد تعديلها وهذا نصها :

« تجتمع برئاسـة مندوب خاص من تركيا لجنة مؤلفـة من ممثلى الدول الموقعة على تصريح لندرة ، والتى سينضم اليهـا مندوب عن الحكومة المصرية ، وستكون مهمة هذه اللجنة التـكفل بحماية القناة والتعاون مع شركة السويس لضمان تطبيق قوانين الملاحة والبوليس، وتشرف ، فى حدود اختصاصاتها ، على تنفيذ مواد المعاهدة الحالية ، وتحيط الدول علما بالتدابير التى تراها مناسبة لحسن تنفيذها

« ومن المتفق عليه أن وظيفة هذه اللجنة لن يكون لها أى مساس بحقوق السيادة التى لصاحب الجلالة السلطان »

وبعد تلاوة المادة شرح الأسباب التى دعت حكومة الجمهورية الى عرضها فقال :

« ان اللجنة فى المواد العشر (من المشروع العـام) التى وافقت عليها قد أرست المبـادىء التى يجب أن تسـود الى الأبد فيما يتعلق بحرية استعمال القناة والنظام الذى تتمخض عنه • ولكن كل هـذا المجهود قد يذهب عبثا اذا اكتفينا باعلان المبادىء دون التفـكير جديا فى الوسائل التى من شأنها أن تسود المبادىء

« وهذا هو الغرض من الاقتراح الفرنسى الذى يدخل فى نطاق الضرورات التى أشار اليها بلاغ اللورد جرانفيل الى الدول ، وهو على أية حال يتمه ويسد النقص فيه • وقد ذكر البلاغ : « انه يجب ارغام السفن الحربية فى القناة على تنفيذ الشروط المفروضة عليها » • وهذا حسن ، ولـكن لا يكفى العمل على تنفيذ المعـاهدة فى وقت الحرب ، بل يجب العمل على احترام تنفيذها فى وقت السلم أيضا

« ان حكومة الجمهورية ترى ان هذه المهمة الكبيرة هى بلا شك، كما جاء فى بلاغ جـرانفيل ، من حق السلطة الاقليمية ، ولـكنها تعتقد انه يجب الحد قليلا من هذه السلطة ، وأن يوكل الى الدول المتعاقدة أمر الاشراف الأعلى على هذه المهمة ، اشراف يكفل للجميع ضمانات متبادلة وللحكومة المصرية سلطة لا بد منها للقيـام بالمهمة الملقاة على عاتقها

« ان الدولة الاقليمية وحدها لا تستطيع أن تضع فى قبضة يدها مصير تجارة العالم • ولن تستطيع أوروبا أن تكل الى مصر ، دون حد أو احتياط مهمة تنفيذ المعاهدة »

وقد ميز المندوب بوضوح بين تنفيذ المعاهدة والاشراف على هذا التنفيذ فقال : « ان حكومته تعتقد انه اذا كانت أعمال التنفيذ يجب تركها للسلطة الاقليمية وشركة القناة ، فان الاشراف يجب أن يكون من شأن ممثلى الدول بالاتفاق مع الدولة صاحبة السيادة

« أن المشروع الفرنسى الذى يجعل هذا الاشراف فى شكل لجنة يستند الى سوابق دبلوماسية ، وحسبنا أن نشير الى نظام نهر الطونة فان لجنة الطونة تشرف على تنفيذ المواثيق السياسية التى أوجـدت النظام الخاص لهذا النهر • وليس ذلك فحسب ، بل انهـا تتولى ، بواسطة عمالها ، وبميزانيتها الخاصـة ، تنفيذ جميع القرارات التى تراها تتفق مع روح مهمتها • ولا شك أن اللجنـة تملك سلطات

واسعة بدرجة تجعلها فى الواقع صاحبة السيادة فى منطقة النهر

« على أن الحكومة الفرنسية لم تر الذهاب الى هذا المدى ، فيما يتعلق بالقناة ، احتراما للباب العالى والمركز الخاص لشركة القناة العالمية . وهى ترى ضرورة الأخذ على الأقل بجزء من الضمانات التى انفردت بها الدول الساحلية وغير الساحلية فى نهر الطونة »

ثم نهض مندوب النمسا والمجر مؤيدا ، قال : « ان نظام لجنة الطونة الأوروبية يخلق سابقة لاقامة نظام دولى فى منطقة واقعة تحت سيادة دولة واحدة ، ولكنها ملتقى المصالح الكبرى للدول الأخرى »

وبعد ما أيد معظم المندوبين الاقتراح الفرنسى قام **مندوب انجلترا** وشرح أسباب اعتراضه عليه ، قال :

« ان المادة ٤ ، فى رأى عدد من المندوبين ، قائمة على أساس تشابه بين قناة السويس ونهر الطونة مع ان هذا التشابه لا وجود له على الاطلاق . ان نهر الطونة مجرى عظيم من الماء يخترق دولا كثيرة ، وقد كانت حالته المادية ، فى وقت انشاء اللجنة الدولية ، تعوق الملاحة فكان لا بد من القيام بأشغال كبيرة لتطهير قاع النهر . ولما كانت السفن التى تجتازه تخضع بالتوالى لقوانين كل دولة من الدول الساحلية كان لا بد من خلق نظام جديد يطبق على مجرى النهر جميعه وسن قوانين موحدة للملاحة ، وايجاد « تعريفة للرسوم » وانجاز أعمال ضخمة واستعمال عدد كبير من الموظفين لادارة شئون الملاحة . ولتحقيق هذه الأغراض المتنوعة والاشراف على النظام الجديد ، لم يكن بد من الاستعانة بلجنة دولية

« فأى شبه اذن بين حالة كتلك وبين الموضوع الذى نحن بصدده، موضوع ضمان حرية المرور فى قناة السويس ؟

« ان القناة تمتد فى أرض دولة واحدة ، وهى تابعة لشركة خاصة تحكمها امتيازات وقوانين الدولة الاقليمية . وقد نفذت الشركة

مشروع القناة كله بمالها كما أنها تدير الملاحة بلوائحها الخاصة وبمعونة عدد كبير من الموظفين والفنيين • فمن هذه النواحي كلها لا يوجد فرق بين شركة قناة السويس وبين شركة سكة حديد تخترق مصر • فلماذا اذن نحاول التدخل في شؤون الشركة • خصوصا وانه منذ افتتاح القناة لم تقم أية صعوبات لا مع السفن التجارية ولا مع السفن الحربية • وقد سارت الأمور بنظام تام •• فكل تدخل من جانب لجنة دولية في شؤون الملاحة في القناةسيكون عديم النفع ، بل سيكون ضارا من نواح كثيرة • ويجب ان لا يغيب عن الأذهان ان بريطانيا العظمى التي تتفوق مصالحها على مصالح الجميع ، اذ تمثل تجارتها ٨٠ في المائة من تجارة القناة ، لا تطلب ضمانات أخرى ، ففي الضمانات الحالية الكفاية وزيادة ••

« ان فكرة تكوين لجنة لم تخطر على بال الحكومة البريطانية (!) وليس لها ذكر في نقط البلاغ • ان النقطة رقم٦٠ تترك للدولة الاقليمية وحدها مهمة احترام تنفيذ المعاهدة • وبذلك يكون الاقتراح الفرنسي على النقيض تماما من هذا النص • واللجنة الفرعية تعلم أن قبول هذه النقطة أو هذه القاعدة من البلاغ شرط أساسي للاتفاق المرجو عقده »

ثم قام ريفرس ولسن ، المندوب الانجليزي الثاني وقال : « ان انشاء لجنة دولية معناه وضع سلطات ثلاث على القناة بعضها تجاه بعض : الأولى ـ الحكومة المصرية باعتبارها الدولة الاقليمية (٢) الشركة بمقتضى امتيازتها (٣) اللجنة الدولية بمقتضى المعاهدة »

وتكلم بيرانتوني ، المندوب الثاني **الايطالي** والمستشار القانوني والسياسي بوزارة الخارجية الايطالية ، فقال : « انه يعتقد ان الحق التاريخي والعرفي الذي ينظم حيدة نهر الطونة لا يصلح لأن يكون سابقة يمكن الاستناد اليها لتطبيق المادة ٤ على قناة السويس • ان تاريخ

الموضوع معروف : بعد حرب القرم دخلت تركيا فى مجموعة الدول الكبرى وعادت الى سيادتها ، من طريق التنازل ، منطقة مصبات الطونة جميعها فأتيحت بذلك الفرصة للدول السبع ، المتعاقدة فى معاهدة باريس ، للتدخل فى تنظيم ملاحة النهر ، ولكن واضعى المعاهدة لم يفتهم ان يميزوا بين الاشراف الأوروبى وبين حقوق الدول الساحلية ، وتقرر أن ترد اللجنة الأوروبية ، بعد سنتين ، الى لجنة الدول الساحلية ، اختصاصاتها . وكانت وظيفتها تنفيذ الأعمال الضرورية لجعل الملاحة صالحة بعد ابزاكاتشا وفى مناطق البحر المجاورة . وكانت وظيفة لجنة الدول الساحلية وضع قوانين الملاحة وبوليس السواحل والاستعداد لصيانة الملاحة والمحافظة عليها ، بعد حل اللجنة الأوروبية ، فى المصبات وأجزاء البحر المصاقبة . « ولأجل ضمان تنفيذ القوانين ، كان للدول الحق فى ابقاء مركبين خفيفين فى المصبات ..

« مما تقدم يتبين اهتمام مؤتمر باريس بمطالب حكومات الساحل الوطنية واهتمامه بحاجات حرية التجارة الدولية . وقد تقرر أيضا ، بالنسبة للمحاربين ، النص على حيدة النهر وتحريم اقامة تحصينات فيه .

« وقد ظهرت الصفة المؤقتة للجنة الأوروبية من نصوص معاهدة سنة ١٨٦٦ التى مدت أجل اللجنة لمدة خمس سنوات ، ثم أطالت (معاهدة لندرة) مدتها اثنى عشرة سنة أخرى ... ثم جاءت معاهدة برلين سنة ٧٨ وغيرت نظام الملاحة فى النهر وجنسية سواحله لأن روسيا باستعادتها أراضى بسارابيا على فرع كليا ومصب النهر من هذه الناحية أصبحت دولة ساحلية ..

« ان قناة السويس شيء آخر يختلف بالمرة عن نهر دولى ، وحيث لا توجد دول ساحلية لا حاجة الى ايجاد نظام دولى مشترك يمارس

حق السيادة Condominium وكل ما يتعلق بادارة القناة وصيانتها قد حددته الفرمانات • على انه يجب النظر الى القناة ، من ناحية أخرى ، باعتبارها بوغازا دوليا خلقته عبقرية الانسان ورأس المال الدولى • والقانون يعترف بحرية البواغيز ولكنه لم يخضعها لاشراف لجان دولية تجتمع فى أرض الدولة التى تمتلك السواحل • وقد عكست الآية فيما يختص بمصر ، وكان للدول وجه آخر اذ جاء فى بلاغ لندرة بالنص : « نظراً الى ان الدول قد أجمعت على ضرورة اجراء مفاوضات تهدف الى عقد اتفاقية لانشاء نظام نهائى يكفل فى كل وقت ، لجميع الدول ، حرية استخدام القناة الخ »

ثم استعرض مندوب ايطاليا الحلول المختلفة وقال : « انه لا داعى لانشاء لجنة خاصة اذ توجد فى مصر هيئة سياسية مهمة أعضائها السهر على تنفيذ المعاهدات واحترامها ، كما ان من واجباتهم ، فى زمن الحرب أو فى زمن القلاقل ، حماية أملاك وأشخاص وحقوق دولهم ورعاياهم »

وفى جلسة اللجنة الفرعية المنعقدة فى ١١ مايو سنة ١٨٨٥ (محضر رقم ١٣) استمرت المناقشة فى نفس المادة ٤ وابتدأ الكلام مندوب بريطانياقال : « فى آخر الاجتماع السابق أراد مندوب النمسا والمجر ، فيما يتعلق بحرية المرور ، مماثلة قناة السويس بالمضايق التى تصل بين بحرين ، مستندا الى أقوال بعض الفقهاء فى القانون

« ان مندوب بريطانيا العظمى يلفت النظر الى أن أولئك المؤلفين كانوا يتكلمون عن مضايق طبيعية لا عن ممرات صناعية أنشأتها الصناعة البشرية على أرض دولة مستقلة • ولا يمكن التسليم اطلاقا بأن حق المرور ، من طرق المواصلات التى من هذا النوع ، على الرغم من انها تصل بين بحرين ، يخضع لارتفاق دولى • وفيما

يختص بقناة السويس فذلك ارتفاق لا سند له من الواقع أو القانون اذ لا يوجد أى شبه بين قناة السويس وبين مضيق بحرى »

ثم تكلم مندوب بريطانيا عن الشركة وقوة مواردها وفنها ونظامها ، وأشار فى ختام كلامه الى القلق الذى يساور بعض النفوس عن مستقبل القناة بعد انتهاء أجل امتياز الشركة فقال : « لا داعى للقلق فى الوقت الراهن • ويكفى فى المعاهدة الحالية ، وضع مبادىء ثابتة لا تتغير ولا تتبدل ، على أن يترك للأجيال القادمة أمر اجراء التعديلات التى قد تدعو اليها الظروف »

***

الواقع ان معركة التدويل كانت معركة حامية وقد انتهت بانتصار الاقتراح الايطالى الخاص بوكول الاشراف النظرى الى ممثلى الدول فى مصر بصفتهم هيئة والفعلى الكامل الى الحكومة المصرية • أما المعركة الأخرى ، معركة السيادة (بالنسبة لانجلترا) فقد انتظمت معظم مواد المعاهدة ، وكان كلا الفريقين يحاوط ويداور فى كل صيغة وفى كل كلمة تتعلق بهذه السيادة • ولكن النزاع الحقيقى كان فى عدم وضوح الغرض أو فى تباين الأغراض عند كل فريق • ففريق انجلترا كان يريد التوفيق قسرا بين السيادة المصرية وبين مركز انجلترا الخاص ، والفريق الذى تتزعمه فرنسا كان يريد التوفيق بين التدويل الادارى وبين السيادة أى الجمع بين النقيضين •

والحقيقة ان مصدر الصعوبات كلها كان فى عدم الاخلاص الذى يوجه السياسات المختلفة • روى سفير فرنسا فى لندرة ، فى برقية له بتاريخ ٧ يونية سنة ١٨٨٧ : « ان مناقشة جرت بينه وبين اللورد سالسبرى بخصوص الخلاف على بعض نقط المشروع كمسألة الدفاع عن القناة بواسطة الخديو والباب العالى •• » فلم يجد السفير

بدا من الالتفات الى اللورد فى حركة صريحة قائلا : « ان منشأ الصعوبات كلها لم يكن هناك (أى فى الصيغ ..) ولكن فى سوء الظن المتبادل بين انجلترا وفرنسا . فكل منهما مقتنع بأن الآخر يريد الاستيلاء على القناة » وختم السفير كلامه : « بأن ضمان حيدة القناة فى اتفاقية دولية خير كفيل بازالة سوء الظن وتسوية الخلاف »

وقد كانت فرنسا فعلا ، كما رأينا ، ترمى من وراء التدويل وتبنى مشروع انجلترا القديم ، الذى تكلمنا عنه ، الى الهيمنة على القناة بفضل مركزها المالى والسياسى والثقافى فى مصر ، ووجود الشركة الفرنسية ، وتضامن الدول معها فى الاشراف . وكانت انجلترا تحارب التدويل لتتمكن من الانفراد بالسيادة الفعلية بلا رقيب يحاسبها ، وأكثر من ذلك : كانت تريد من التدويل ، كما صيغ فى مشروعها ، أن يصحح مركزها غير الشرعى فى مصر .

ولو كانت فرنسا مخلصة لما تبنت مشروعا انجليزيا قديما قائما على أساس غير سليم من المماثلة بين نهر ، وأى نهر ، وقناة .. أساس لا يصلح أن يكون سابقة كما قال مندوب ايطاليا . على ان اختلاف انجلترا وفرنسا فى المؤتمر ساعد على نجاح المؤتمر فى دراسة الموضوع فلم يترك ناحية الا وفاها حقها من البحث حتى أرسى القواعد لاتفاقية دولية صحيحة

وكان بودنا أن نسهب فى استعراض نقط الخلاف ، كما فعلنا فى مسألة الاشراف ، ونكتفى الآن بأن نقرر ان المؤتمر بعد انتهاء لجنته الفرعية من مناقشة مشروع التدويل الادارى ذهبت منه الروح الحزبية واتجه فى مجموعه الى الرغبة فى ادخال مواد جديدة تؤكد السيادة الاقليمية وتؤمنها من كل اعتداء . ولئن كانت هذه المواد لم يظهر لها أثر فى الاتفاقية بسبب اعتراض انجلترا ، فان ذلك لا يمنع من الاهتمام بها ولعل أهم هذه المواد ما يتعلق بالحيدة ، فقد حدثت

فى اللجنة الفرعية وفى اللجنة العامة مناقشات كثيرة حولها •

قال **مندوب روسيا** فى جلسة اللجنة العامة التى انعقدت فى ٩ يونيه سنة ٨٥ : « ان الوثائق الدبلوماسية التى سبقت تأليف اللجنة الدولية تدل على الرغبة الأكيدة فى احاطة المشروع بجميع الضمانات فيما يتعلق بالقناة ومياه مصر الاقليمية وان نظرة واحدة على الخريطة تدلنا على أن القناة من جهة البحر الأبيض تتصل بالبحر الواسع ، والأمر يخالف ذلك من جهة السويس فى الجنوب حيث يجرى بحر ضيق أشبه باستمرار طبيعى للممر الصناعى • على ان سعة البحر الأحمر كلها لا تلبث ان تتضاءل بسبب وجود أماكن عديدة غير عميقة الأمواه وصخور من مرجان متخفية تحت الماء مما يجعل الملاحة بازاء السواحل وعرة جدا ومحفوفة بالأخطار • ولا شك انه اذا لم ينص المشروع على ضمان خاص بمياه البحر الأحمر فان القناة ستظل معرضة للسد من الجنوب »

ثم قال : « ان تجارة سواحل البحر الأحمر المهجورة لا يمكن احتسابها فى التجارة العالمية لأن المواصلات والتجارة التى يراد فى كل وقت وكل ظرف كفالة حريتها وجعلها بمأمن من حوادث الحرب ليست سوى التجارة والمواصلات العالمية التى تسير عبر المحيطات من طريق قناة السويس وتصل دول أوروبا بمستعمراتها وممتلكاتها ومنشآتها التجارية فى أقصى الجنوب وفى الشرق الأقصى ، فيجب والحالة هذه وضع نص فى المعاهدة الحالية يكفل حيدة مياه البحر الأحمر أو جزء منها والا أصبحت المعاهدة خيالا ليست له أقل نتيجة عملية » •

وقد أعلن الرئيس وبعض الأعضاء ان مهمة اللجنة العملية خاصة بالمياه الاقليمية فقط فقال المندوب الروسى : « ان كفالة حرية مداخل القناة تحتم التوسع فى منطقة المياه المحايدة » ثم أضاف : « انه اذا لم

يوضع أى نص فى ذلك كانت المساواة بين جميع الدول فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، مظهرا لا أكثر »

وتكلم **مندوب ايطاليا** فقال : « الواقع ان الاقتراح الروسى سيؤدى حتما الى اعلان حيدة البحر الأحمر جميعه ولكن حتى مع اعلان حيدة البحر الأحمر كله فان هذه الحيدة لن تكفل حرية المرور فى القناة بالدرجة التى يريدها مندوب روسيا اذ لا بد أيضا من اعلان حيدة خليج عدن وجزيرة بريم أى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، ولعل فى مبدأ حرية المضايق الضمان الكافى من هذه الناحية .. »

ظاهر أن حيدة القناة لا تتم الا بحيدة البحر الأحمر ولا تتم حيدة البحر الأحمر الا اذا زالت السيطرة الانجليزية عن مداخله فى عدن وبريم ، وحيدة القناة تتطلب أيضا حيدة مصر كلها . كتب وزير خارجية فرنسا الى اللورد سالسبرى بتاريخ ٢٢ يولية سنة ٨٧ : « ان أكبر أمانينا أن تتحقق فى يوم من الأيام حيدة مصر جميعها لتكون متممة لحيدة القناة »

والواقع ان انجلترا تكره الدولية وتكره الحيدة باعتبارها مظهرا للدولية لأن أساس الدولية المساواة . لذلك اعترضت انجلترا على المادة ٢ من المشروع الفرنسى وهى المادة ١٢ من الاتفاقية ، ولعلها أهم مادة ، وهذا نصها :

« من المتفق عليه بين الدول المتعاقدة ، عملا بمبدأ المساواة فى حرية استعمال القناة ، وهو أحد المبادىء الأساسية التى تقوم عليها هذه المعاهدة ، أن لا تسعى احداها للحصول ، فيما يتعلق بالقناة ، على أية مزايا أو امتيازات اقليمية أو تجارية ، فى أية اتفاقات دولية قد تعقد ، على أن تظل (تركيا) محتفظة بحقوقها باعتبارها الدولة صاحبة السيادة الاقليمية »

فهذه المادة على ايجازها الضخم لا حد لمدلولها ومحتوياتها ، وهي ليست المحور الذى تدور عليه جميع المواد الأخرى فى الاتفاقية فحسب ، بل هي محور جميع المعاهدات التى تنظم العلاقات الدولية . لأن مبدأ المساواة ، ليس أحد المبادىء الأساسية ولكنه المبدأ الأساسى للاتفاقية والمعاهدات جميعا . وتطبيقا لهذا المبدأ نصت الاتفاقية على احترام سيادة مصر وتركيا فيما يتعلق بحق الدفاع والمحافظة على النظام . (وكانت انجلترا تريد هذا الحق تبريراً لاحتلالها) جاء فى المادة ١٠ « كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ مع التدابير التى قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها فى حدود الفرمات المخولة له ، ليضمنا ، بواسطة قواتهما الخاصة ، وفى حدود الفرمانات الممنوحة ، الدفاع عن مصر والمحافظة على النظام العام » .

وكانت الفقرة (بواسطة قواتهما الخاصة) مثار اعتراض شديد من جانب انجلترا ، لأنها كانت تريد أن يوكل أمر الدفاع عن مصر والقناة لا الى مصر وتركيا وحدهما بل الى « حلفائهما » أى الى « حلفاء لم يعينوا بالذات » .. الى انجلترا « الحليفة » التى تريد بذلك ان تحل محل الدول وأن تحتل لنفسها مركزا خاصا معترفا به مما يتعارض مع المادة ١٢ . وقد صرح اللورد سالسبرى لسفير فرنسا فى ١١ مايو سنة ٨٧ « بأنه كان يجب ان يترك للخديو وحده تقدير الظروف التى يتخذ بمقتضاها التدبيرات اللازمة للمحافظة على سلامة القناة وأن يكون تنفيذ هذه التدبيرات بواسطة قواته الخاصة وقوات حلفائه[1] »

ويلاحظ انه لا اشارة الى تركيا لأن انجلترا كانت تعمل دائما على تجاهل حقوق السيادة التركية ، وحقوق السلطان . كما نصت

---

(١) الكتاب الأصفر الفرنسى . من سفير فرنسا الى اللورد سالسبرى ٢٠ يونيه سنة ١٨٨٧ .

المادة (٩) على أن « لا تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطتها المستمدة من الفرمانات والشروط المقررة فى المعاهدة ، التدابير اللازمة لضمان تنفيذ هذه المعاهدة ، وفى حالة عدم توفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ،يجب عليها أن تستنجد بحكومة الدولة العثمانية .. التى عليها تبليغ الدول المتعاقدة .. والتشاور معها » .
وفى ذلك اعتراف بسيادة الدولة الاقليمية (مصر ـ تركيا) وحقها فى الاشراف على تنفيذ المعاهدة والاستعانة عند الضرورة ، بالدول لا بانجلترا .

والمادة ١٢ تتعارض مع انشاء قاعدة عسكرية على القناة لاحدى الدول ولو بالاتفاق مع مصر ، كما تتعارض مع الادعاء بأن القناة « شريان الامبراطورية الامبراطورية » لأنها شريان العالم والدول جميعا ، دون تمييز ، وتتعارض مع رغبة فريق من الدول اليوم فى الاستئثار بالقناة على حساب مصر والفريق الآخر من الدول المنتفعة بالقناة

ولو كانت انجلترا منزهة عن الأغراض لما وقفت وقفتها ضد المادة ١٢ مع أن مندوب فرنسا أوضح ان مؤتمر الاستانة الذى انعقد فى سنة ١٨٨٢ ، للنظر فى شؤون مصر والقناة ، والخطر الذى يهددهما أصدر فى ٢٥ يونية « ميثاق النزاهة » المشهور الذى وقعته انجلترا نفسها مع الدول ؟ وهذا نص العهد أو الميثاق :

« تتعهد الحكومات التى يوقع مندوبوها على هذا القرار ، بأنها فى كل اتفاق يحصل بشأن تسوية المسألة المصرية لا تبحث عن احتلال أى جزء من أراضى مصر ولا الحصول على امتياز خاص لها ، ولا على نيل امتياز تجارى لرعاياها لا يخول لرعايا الحكومات الأخرى »

وهذا كله لا يخرج عن الامتيازات الاقليمية أو التجارية .. التى ذكرتها المادة ١٢

وقد ذكر مندوب فرنسا سابقة أخرى فى المعاهدة التى عقدت بين الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى بخصوص قناة بنما ، فى ١٩ ابريل سنة ١٨٥٠ . وهذا نص المادة الأولى منها :

« تتعهد كل من الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى أن لا تعمل على الاستئثار وحدها ، لمصلحتها ، بحق الاشراف على القناة البحرية .. وأن لا تقيم أو تحتل حصونا أو استحكامات تهيمن على القناة ، أو فى جوارها ، وأن لا تحتل أو تحصن أو تستعمر أو تفرض أو تمارس سلطة ما على نيكارراجوا وكوستاريكا وساحل موسكيتو أو أى جزء من أراضى أمريكا الوسطى ..

« وأن لا تعمل كل منهما على استغلال العلاقات الودية أو النفوذ أو المحالفة أو الصداقة ، التى تربطها باحـــدى دول أو حكومات الأراضى التى ستمر منها القناة ، وذلك فى سبيل الحصول ، لرعاياها أو مواطنيها ، بطريق مباشر أو غير مباشر ، على مزايا أو حقـــوق لا يتمتع بها رعايا أو مواطنو الدولة الأخرى ، فيما يتعلق بالتجـارة أو الملاحة فى القناة .. »

وكانت المادة (٨) من الاتفاقية ، وهى الخاصة بالاشراف ، حتى فى الصيغة النهائية التى وضعها مندوب ايطاليا ، لا ترضى انجلترا ، مع انها لم تبق من الاشراف الا سلطة شـــكلية والقدر الضرورى من الرقابة العامة الذى يتفق مع السيادة .

المادة ٨

« تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها . وفى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برياسة عميدهم لاجراء المعاينـــة اللازمة . وعليهم ابلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذى يبدو لهم لتتخذ الاجراءات الـكفيلة بضمان

حماية القناة وحرية استعمالها • وفى كل الحالات يجب ان يجتمع المندوبون مرة فى السنة للتثبت من حسن تنفيذ المعاهدة

« وتعقد الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض • ويجوز أيضا لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع • ولهذا المندوب الحق فى الرياسة فى حالة غياب المندوب العثمانى

«ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو تشتيت كل تجمع على ضفتى القناة ، يهدف أو يؤدى الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة »

وقد اعترض مندوب انجلترا على رياسة مندوب الحكومةالعثمانية أو الحكومة المصرية لاجتماعات مندوبى الدول وكان رد مندوب فرنسا ان التقاليد السياسية تعطى الرياسة دائما لمندوب الدولة التى تجتمع فى أرضها لجنة أجنبية • وعلى أية حال ان مجرد الاشراف المبدئى الماثل فى الهيئة السياسية التى لا تجتمع الا مرة فى السنة فى القاهرة - وشتان بينها وبين لجنة ادارية دولية خاصة مقيمة فى القناة - كان يزعج انجلترا شأن المادة ٨ فى ذلك شأن الاتفاقية كلها • لذلك بقى مشروع الاتفاقية النهائى من سنة ٨٥ الى سنة ٨٧ معلقا تعترض انجلترا عليه فى مجموعه وتعطل اجراءاته الأخيرة وذلك على الرغم من الحاح فرنسا فى التعجيل بتسوية الموضوع . وأخيراً ذهب اللورد سالسبرى الى باريس (اكتوبر ٨٧) واتفق مع وزير خارجية فرنسا على قبول المشروع بتحفظ واخطار الدول فى الوقت نفسه بهذا التحفظ

(التحفظ)

« ان مواد الاتفاقية التى تسجل النظام النهائى لضمان حرية استخدام قناة السويس لا يمكن تطبيقها فى الوقت الحالى الا بالقدر

الذى تتلاءم فيه مع الحالة الراهنة فى مصر ، وهى حالة معتبرة انتقالية واستثنائية • فان مواد المعاهدة الحالية لن تكون عائقا لحرية الحكومة الانجليزية فى العمل فى أثناء مدة الاحتلال »

ولو كان مشروع الاتفاقية النهائى قائما على أساس المشروع الانجليزى لقبلته فى الحال دون أى تحفظ •

ونكرر هنا ان المشروع الانجليزى بعد أن حرم على الدول جميعا انزال أى جنود أو ذخيرة فى القناة (مادة ٢) وارتكاب أعمال حربية أو عدائية فى القناة أو فى المين التابعة لها أو فى مياه مصر الاقليمية (مادة ٣) وتجهيز السفن الحربية وتموينها فى القناة ومينها (مادة ٤) عاد فى المادة (٥) وقرر : « ان المواد ٢ و ٣ و ٤ لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات القمع التى يقتضيها الدفاع عن مصر والمحافظة على النظام العام » ، أى ان كل ما كانت تطلبه انجلترا من « التدويل » أو « الدولية » هو تحويل الحالة الاستثنائية الانتقالية التى كانت نتيجة تدخل همجى مسلح الى حالة شرعية ثابتة • والتصديق على حرية العمل فى تعطيل حرية المرور فى القناة بأعمالها الحربية واعتداءاتها • وتعطيل نظام السيادة الذى يكفل ضمان هذه الحرية ••

وأخيرا قبلت فى اتفاق سنة ١٩٠٤ الموافقة على اتفاقية الاستانة بشرط أن يبقى البند الأول والثانى من المادة (٨) الخاصة بالاشراف غير معمول بهما .

وبعد الحرب العظمى الأولى « وافقت » دول الأعداء الموقعة على المعاهدة على أن تحل بريطانيا محل تركيا فى المعاهدة وأن تنتقل اليها حقوقها •• ألمانيا فى معاهدة فرساى والنمسا فى معاهدة سان جرمان والمجر فى معاهدة تريانون • وأخيرا تركيا فى معاهدة سيفر وفى معاهدة لوزان •

وبصرف النظر عن بطلان هذه التصرفات كلها باعتبارها قسرية فان السيادة التركية التى انتقلت حقوقها الى انجلترا كانت سيادة فتح أي سيادة دخيلة ولم تكن سيادة أصيلة ، كالسيادة الاقليمية ، سيادة مصر ، التى كان لها بالطبيعة الاعتبار الأول ، فيما يتعلق بالقناة ، فى مؤتمر باريس ، ولم تذكر تركيا بوصفها الدولة الاقليمية الا تجاوزاً ورغبة من الدول فى وضع تركيا فى مواجهة انجلترا لايجاد توازن حول القناة

وقد أعلن سعد زغلول فى مؤتمر لوزان ، فى سنة ١٩٢٣ ، وكان يرأس وفداً مصرياً : « ان وجود جيش انجليزى فى أى جزء من أرض مصر يهدد الحيدة التى قررتها اتفاقية سنة ١٨٨٨ .. ان استقلال مصر هو خير ضمان لحيدة القناة الفعلية لأن مصلحة الدول ومصلحة مصر هنا واحدة • ومصر هى التى لها وحدها الحق ، من الآن فصاعداً ، فى حماية القناة وكفالتها . وقد خول لتركيا بمقتضى ولايتها الحق فى تقديم المعونة لمصر للدفاع عن حيدة القناة ، ولكن تركيا اليوم مجردة من هذه الولاية ، ومصر طبعا ترث هذا الحق »

وعلى أية حال بانتهاء الاحتلال انتهت الحالة الانتقالية الاستثنائية التى كانت تعوق تنفيذ المعاهدة من جانب انجلترا ، واستردت مصر سيادتها وحقوقها كاملة وعادت الى المعاهدة « النهائية » قوتها وجدتها • وقد أصبحت مصر اليوم بوسائلها وقواتها الخاصة أقدر على حماية القناة وحرية المرور فيها بالنسبة للدول وبالنسبة لانجلترا نفسها ، وهو ما كان يرمى اليه النظام الذى أوجدته الاتفاقية •

فأين هى الحقوق التى اكتسبتها (الدول) من اتفاقية ٨٨ ، كما يدعى دالاس ؟ وأين هو التدويل الادارى الذى يستند الى لاتفاقية؟ ان التدويل الادارى الذى يتمثل فى انشاء لجنة دولية على القناة لادارتها لم يوجد الا فى المادة ٤ من المشروع الفرنسى ، وقد

استبعدت هذه اللجنة من المشروع النهائي الذي أقره مندوبو الدول بعد درسه ومناقشته مادة مادة • وقد كان الاشراف الذي نصت عليه الاتفاقية (مادة ٨) في الحقيقة رقابة بالنسبة لانجلترا وتعاونا بالنسبة لمصر • يتجلى ذلك في الفقرة الأولى من المادة ٨ ، التي تعهد الى مندوبي الدول في مصر « أن يبلغوا حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذي يرونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة بحماية القناة وحرية استعمالها» وفي الفقرة الأخيرة من المادة ٨ نفسها « ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو تجمع على ضفتي القناة تهدف أو يؤدي الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة » • لا شك ان انجلترا هي المقصودة لأنها الدولة الوحيدة التي تهدد القناة بمنشآتها وتجمعاتها العسكرية على ضفاف القناة • وقد ظهر هذا التعاون في المادة ٩ ، وهي مادة أساسية ، فيما يتعلق بحق الحكومة المصرية في اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، والاستعانة عند اللزوم بتركيا والدول ••• لا بريطانيا • وظهر هذا التعاون في المادة ١٠ التي تترك للسلطان والخديو ، لا لانجلترا ، حق « الدفاع عن مصر وصيانة النظام العام » واتخاذ جميع التدابير اللازمة لذلك دون التقيد بأحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ » وظهر هذا التعاون في المادة ١٢ التي « تتعهد بمقتضاها الدول المتعاقدة ، عملا بمبدأ المساواة ، أن لا تسعى احداها للحصول على أية مزايا اقليمية أو تجارية أو أية امتيازات » في القناة

كما أن الشركة المؤممة لا علاقة لها بالتدويل وحسبنا أن نذكر ان المشروع الفرنسي في المادة ٤ كان ينص على أن «اللجنة الدولية» المقترحة « تتفق مع شركة السويس في العمل على احترام تنفيذ قوانين الملاحة والبوليس » ، ولو قبلت هذه المادة في المشروع النهائي لترتب عليها دخول الشركة ، بطريق غير مباشر ، في النظام الدولي•

ولكان للدول الحق ، عند انقضاء امتياز الشركة واسترداد الحكومة المصرية حقوقها المنصوص عليها فى الفرمانات والامتيازات المعترف بها ، من ناحية أخرى ، فى الاتفاقيــة ذاتها ، أن تطالب اما بانشاء شركة جديدة لتتعاون معها فى ادارة القناة واما أن تستولى اللجنة الدولية المقيمة على اختصاصات الشركة الادارية وتتولى مباشرة جميع الحقوق والشؤون الادارية الخاصة بتنظيم الملاحة وصيانة القناة وجباية الرسوم والأرباح الوفيرة .

ولكن المادة (٤) من المشروع الفرنسى ، كما قلنا ، استبعدت نهائيا . ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل ان الاتفاقية نصت فى المادة ١٤ « قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة بأن التعهدات المبينة فى هذه المعاهدة غير محدودة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية » وبعبارة أخرى نصت الاتفاقية على عدم وجود أى ارتباط أو علاقة بين النظام الدولى الدائم الذى أنشأته الاتفاقية وبين شركة السويس « الاستغلالية » المؤقتة ..

* * *

ولعل خير ما نختتم به هذا البحث ما قاله هتروفو ، مندوب روسيا ، فى اللجنة الدولية العامة ، بجلسة ٩ يونية سنة ١٨٨٥ ، وقد عرف كيف يسمو لحظة فوق ذلك المضطرب الواسع من الشهوات والمصالح المتزاحمة فى قاعة المؤتمر : قال بعد أن أشـار الى تضحيات مصر الجسيمة ومعونتها الصادقة فى سبيل تحقيق مشروع القناة وخدمة مصالح التجارة العالمية « ان الامتيازات التى حصلت عليها الشركة شاهد عدل . ومع ذلك فان الحقيقة الكبرى الصارخة هى ان هذا العمل الضخم الذى يدر ربحا لا حد له للعالم أجمع ، لعل مصر وحدها هى الخاسرة فيه »

الملحقـــات

المشروع الفرنسى

الذى قدمه مندوبو فرنســا فى الجلســة الافتتاحية لمؤتمر باريس بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥

رئيس الجمهورية الفرنسية

.. ..

.. ..

و .. ..

رغبة فى عمل ميثاق يثبت النظام الخـــاص الذى وضع للملاحة فى قناة السويس منذ البـــداية بمقتضى الامتيازات الممنوحة من صاحب السمو الخديو وفرمانات صاحب الجلالة السلطان الخ

.. ..

مادة أولى

تتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا تعمل عملا من شأنه المساس بحرية المرور فى قناة السويس ، فى زمن السلم وفى زمن الحرب ، وأن تعمل كل ما فى وسعها على احترامها

ويمتد هذا الضمان الى الترعة الحلوة التى يجب حمايتها من كل محاوله لتعطيل مجراها

مادة ٢

تتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا تقيم أية تحصينات على القنـاة أو بجوارها ، وأن لا تحتل عسكريا أية نقطة فى مشارفها ، وأن لا تسعى فيما يتعلق بقناة السويس ، فى الحصول على أى مزايا تجـــارية أو اقليمية ، أو أى امتياز فى المعاهدات التى تعقد فيما بعد

مادة ٣

تتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا يمكث فى مياه القنـــاة أى مركب حربى تابع لها ، ولا يحق لها الا ابقاء مراكب خفيفة ، فى المداخل ، ترفع راية الحرب ، على أن لا يزيد عددها عن اثنين لكل دولة

ومن المتفق عليه ان هذه المادة لن تمنع السفن الحربيـــة ، من المرور ، كغيرها من السفن ، طبقا لقوانين الملاحة المعمول بهـــا فى القناة .

مادة ٤

تتألف لجنة من مندوبى الدول الموقعة على تصريح لندرة المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ومن مساعديهم قواد سفن البوليس التابعـــة لهـذه الدول والمقيمة فى ثغور القنـاة ، ومن مندوب عن الحـكومة العثمانية ومندوب عن الحكومة المصرية . وتكون مهمة هذه اللجنـة التكفل بحماية القناة . وعليها أن تعمل ، بالاتفاق مع شركة السويس، على ضمان تطبيق قوانين الملاحة والبوليس ، وأن تشرف ، بصـفة عامة ، على تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية ، وأن تحيط الدول بالاقتراحات التى تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ .

مادة ٥

تبقى القناة ، فى زمن الحرب ، مفتوحة لجميع سفن الدول المتحاربة وتتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا يقوموا بأى عمل عدائى فى القنـاة وفى مياه مصر الاقليمية ، ولو كانت تركيا احدى هذه الدول . ولا يجوز لسفن الدول المتحاربة أن تحمل منها أو تنزل فيها جنودا أو ذخيرة ، وعلى العموم يجب على هذه السفن اتبـــاع التعليمات التى تصدرها اللجنة الدولية .

مادة ٦

لا تطبق المادتان ٣ و ٥ فيما يتعلق بالاجراءات التى ترى الحـكومة

المصرية ، فى حدود الحقـــوق الممنوحة من لدن صاحب الجـــلالة السلطان ، ضرورة اتخاذها ، لضمان الدفاع عن البلاد واحـــترام تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية •

وفى حالة عدم وجود الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية فعلى هذه الأخيرة أن تطلب معونة الباب العالى والدول الموقعة على تصريح لندرة الصادر فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥

ويجب على الدول المتعاقدة أن تتفق فى الحال على أن تتخذ معاً التدابير اللازمة لاجابة هذا الطلب .

مادة ٧

كل دولة تتسبب سفنها الحربيـــة فى احداث أى تلف بالقنـــاة تكون ملزمة بدفع نفقات اصلاح هذا التلف فى الحال

مادة ٨

لا يجوز أى مساس بحقوق السيادة لصاحب الجـــلالة السلطان وبالحقوق الاقليمية لصاحب السمو الخديو ، وذلك فيما هو خارج عن نطاق الالتزامات المترتبة بشكل مبين على مواد الاتفاقية الحالية •

مادة ٩

تتعهد الأطراف المتعـاقدة بتبليغ الدول ، التى لم توقع عليهـــا ، بالاتفاقية الحالية ، ودعوتها الى الاشـــتراك فيها ، وسيظل المحضر الختامى مفتوحا لهذا الغرض •

المشروع الانجليزى

الذى قدمه مندوبو انجلترا فى الجلســـة الافتتاحية لمؤتمر باريس بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ • ونعيد نشره هنا لسهولة المقارنة

(١)

تبقى قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائما ، فى زمن الحرب وفى زمن السلم ، كممر محايد لكل سفينة تجارية أو حربية ، عابرة من بحر الى الآخر ، دون أى تمييز بين الدول ، على ان تدفع السفن الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح النظامية الجارية

وبناء على ذلك لا تخضع القناة لاستعمال حق الحصــار الحربى ، ولن يقوم عائق ، باعتبارها ممرا محايدا ، فى سبيل اجتيازها من بحر الى الآخر •

(٢)

لا يجوز انزال جنود أو ذخائر حربية فى القناة •

(٣)

لا يجوز للسفن الحربية لدولة محاربة القيام بأي عمل عدائى فى القناة أو ادخال غنائمها فيها أو الاقامة فيها مدة تزيد عن ٢٤ ســاعة الا فى حالة تعطل قهرى ، وفى مثل هذه الحالة ، يتحتم على السفينة الرحيل فى أقرب وقت ممكن •

مشارف القناة ، والمين التابعة لها ، وكذلك مياه مصر الاقليمية ، لا تكون معرضة لأى عمل حربى •

(٤)

لا يجوز اطلاقا تجهيز سفن الحرب ، التابعة لدول محاربة ، فى القناة أو فى المين التابعة لها •

كما لا يجوز تزويدها بالذخيرة والمؤونة الا فى حـــدود الحاجة الضرورية للوصول الى أقرب ميناء

(٥)

بنود المواد ٢ و ٣ و ٤ لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات القمع التى بتطلبها الدفاع عن مصر أو المحافظة على النظام العام •

(٦)

لا تقام تحصينات على مسافة أقل من   كيلومترا من ســاحل القناة •

(٧)

جميع اصلاحات نفقات التلف الذى تحدثه احدى السفن الحربية فى القناة تكون على عاتق الحكومة التى تنتمى اليها السفينة ، ويكون الدفع فى أقصر مهلة •

(٨)

يتخذ صاحب السمو الخديو جميع التدابير الضرورية ، فى حدود امكانياته ، كلما دعا الأمر ، لاحترام تنفيذ الشروط التى تفرضـــها الاتفاقية الحالية على السفن الحربية التى تستعمل القناة •

(٩)

لا تتضمن الاتفاقية الحاليــة أى مساس بحقوق صــاحب السمو الخديو فيما جاوز المواد الخاصة المتقدمة والمذكورة أعلاه •

(١٠)

تتعهد الدول المتعاقدة بعرض المشروع الحالى على الدول الأخرى والسعى فى الحصول على موافقتها •

اتفاقية الاستانة

بين ألمانيا والنمسا والمجر واسبانيا وفرنسا وبريطانيا العظمى وايطاليا وهولندا وروسيا وتركيا لوضع نظام نهائي يكفل حرية استعمال قناة السويس بتاريخ ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨

باسم الله القوى القدير ان رئيس الجمهورية الفرنسية وجلالة امبراطور ألمانيا وملك بروسيا وجلالة امبراطور النمسا وملك بوهيميا ، وملك اسبانيا النائبة عنه الملكة الوصية على العرش ، وجلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا وامبراطورة الهند ، وجلالة ملك ايطاليا ، وجلالة ملك هولندا وغراندوق لكسمبورج وجلالة امبراطور العثمانيين ، رغبة منهم فى اقرار نظام نهائى قائم على أساس تعاقدى يكفل لجميع الدول حرية استعمال قناة السويس فى أى وقت ويكون مكملا للنظام الذى اخضعت له الملاحة فى القناة بموجب فرمان جلالة امبراطور العثمانيين بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الموافق ٢ ذى القعدة سنة ١٢٨٢ والمصدق على الامتيازات الممنوحة من صاحب السمو الخديو قد عينوا مندوبيهم المفوضين كما يلى : (اسماء المندوبين)

مادة أولى

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة ، فى زمن السلم كما فى زمن الحرب ، لجميع السفن التجارية والحربية على السواء ، بدون تمييز بين جنسياتها . وبناء على ذلك اتفقت الدول المتعاقدة على عدم الحاق أى مساس بحرية استعمال القناة فى زمن السلم أو فى زمن الحرب .

ولا يجوز اطلاقا فرض الحصار على القناة

مادة ٢

تقرر الدول المتعاقدة ، نظرا لما تعلمه من أهمية قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية ، أنها أحاطت علما بتعهدات سمو الخديو قبل شركة قناة السويس العالمية فيما يختص بقناة المياه العذبة ، وهى التعهدات المنصوص عنها فى الاتفاق المبرم بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ والمشتمل على ديباجة وأربع مواد .

وتتعهد الدول المتعاقدة بعدم المساس بسلامة القناة وفروعها وعدم اتيان أية محاولة لسدها .

مادة ٣

تتعهد الدول المتعاقدة كذلك بعدم التعرض للمهمات والمنشآت والمبانى والأعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة .

مادة ٤

بما أن القناة البحرية تظل فى زمن الحرب طريقا حرا ومفتوحا حتى للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة عملا بالمادة الأولى من هذه الاتفاقية ، قد اتفقت الدول المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو اتيان أى عمل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانىء الموصلة اليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى ولو كانت الدولة العثمانية احدى الدول المتحاربة .

ويمتنع على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانىء المؤدية اليها عمليات التموين أو التخزين الا بالقدر الضرورى جداً . ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر زمن ممكن وفقا للأنظمة المعمول بها ولا يجوز لها الوقوف الا لضرورة قضت بها مصلحة العمل .

ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها فى بورسعيد أو فى خليج السويس على ٢٤ ساعة فقط فى حالة التوقف الجبرى ، وفى هذه الحالة

يجب عليها الرحيل فى أقرب فرصة ممكنة • ويجب أن تمضى فترة ٢٤ ساعة بين خروج سفينة محاربة من احد موانىء الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدولة المعادية •

مادة ٥

لا يجوز فى وقت الحرب للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل فى القناة أو الموانىء المؤدية اليها جيوشا أو معدات وأدوات حربية • غير أنه فى حالة حدوث مانع طارىء فى القناة ، يجوز الاذن بانزال أو ترحيل الجيوش فى موانىء الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم •

مادة ٦

تخضع الغنائم فى جميع الأحوال للنظام نفسه الموضوع للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة •

مادة ٧

لا يجوز للدول أن تبقى سفنا حربية فى مياه القناة بما فى ذلك ترعة التمساح والبحيرات المرة • ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف فى الموانىء المؤدية الى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة •

ويمتنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق •

مادة ٨

تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها • وفى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برياسة عميدهم لاجراء المعاينة اللازمة • وعليهم ابلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذى يرونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة بضمان حيدة القناة وحرية استعمالها ، وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة فى السنة للتثبت من حسن تنفيذ المعاهدة •

وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه حكومة الدولة العثمانية لهذا الغرض . ويجوز أيضا لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع كذلك ، وتكون له الرياسة في حالة غياب المندوب العثماني

ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو فض كل حشد على ضفتي القناة ، يهدف أو يؤدى الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة

مادة ٩

تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطانها المستمد من الفرمانات وبالشروط المحدودة في هذه المعاهدة التدابير اللازمة لاحترام تنفيذ المعاهدة المذكورة .

أما اذا كانت الحكومة المصرية لا تملك الوسائل الكافية فعليها ان تطلب المساعدة من حكومة الامبراطورية العثمانية التي تتكفل باتخاذ الاجراءات الضرورية لاجابة هذا الطلب . وتبليغ الأمر الى الدول الأخرى الموقعة لتصريح لندن المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ والتفاهم عند اللزوم معها في ذلك

وأحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ لا تعطل التدابير التي تتخذ بالتطبيق لهذه المادة .

مادة ١٠

وكذلك لا تعطل أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ التدابير التي قد يضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو باسم جلالته الامبراطورية وفي حدود الفرمانات الممنوحة لسموه الى اتخاذها لضمان الدفاع عن مصر وصون النظام العام فيها بقواتهما الخاصة .

واذا اضطر صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان أو صاحب السمو الخديو الى التمسك بالاستثناءات المبينة في نفس هذه المادة

فانّ على الحكومة العثمانية أن تحيط الدول الموقعة لتصريح لنــدره علما بذلك •

ومن المتفق عليه كذلك ان أحكام المواد الأربع المذكورة لا تعطل بأى حال التدابير التى تقدر الحــكومة العثمانية ضرورة اتخاذها لتأمين الدفاع عن مستلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر وذلك بقواتها الخاصة •

مادة ١١

ان الاجراءات التى تتخذ فى الظروف المشـــار اليها فى المادتين التاسعة والعاشرة من هذه المعاهدة يجب ألا تعطل حرية الملاحة فى القناة •

ويحرم انشاء التحصينات المستديمة التى تقام خلافا لأحكام المادة الثامنة فى نفس الظروف المذكورة •

مادة ١٢

من المتفق عليه بين الدول المتعاقدة ، عملا بمبدأ المساواة ، فيما يتعلق بحرية استعمال القناة ، وهو أحد المبادىء الأساسية التى تقوم عليها هذه المعاهدة ، أن لا تسعى احداها ، فى الاتفاقات التى قد تعقد فيما بعد ، للحصول على أية مزايا أو امتيازات تجارية أو اقليميـــة خاصة بالقناة • على أن تظل تركيا ، باعتبارها الدولة الاقليميـــة ، محتفظة بحقوقها •

مادة ١٣

فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها فى هذه المعاهدة ، لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات

مادة ١٤

قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على أن التعهدات المبينة فى هذه

المعاهدة غير محدودة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قنـــاة السويس العالمية •

مادة ١٥

لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها فى مصر •

مادة ١٦

تتعهد الدول المتعاقدة بابلاغ هذه المعاهدة الى علم الدول التى لم توقع عليها مع دعوتها الى الانضمام اليها •

مادة ١٧

يصدق على هذه المعـاهدة ويتم تبادل التصـــديقات عليهـــا فى القسطنطينية فى خلال شهر أو قبل ذلك ان أمكن •

فرمان الامتياز الأول

المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

مادة ١

يؤسس المسيو فرديناند دلسبس شركة تعهد اليه بادارتها تسمى « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين .

مادة ٢

يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ، ويختار ما أمكن من بين أكبر المساهمين فى الشركة .

مادة ٣

مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتدىء من التاريخ الذى تفتتح فيه قناة البحرين .

مادة ٤

تجرى الأعمال على نفقة الشركة وحدها . وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضى التى ليست ملكا للأفراد . ولا تكون التحصينات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة .

مادة ٥

تجبى الحكومة سنويا من الشركة ١٥ ٪ من صافى الأرباح المستخلصة من ميزانية الشركة ، عدا الفوائد والحصص الخاصة

بالأسهم التى تحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها لدى اصدارها وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها .
ويوزع الباقى من صافى الأرباح على الوجه الآتى :
٧٥ ٪ للشركة .
١٠ ٪ للأعضاء المؤسسين .

مادة ٦

يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديوى مصر ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها .

مادة ٧

اذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وطريق البرزخ بقناة صالحة للملاحة أو اذا سلكت القناة البحرية طريقا منعرجا يمده ماء النيل تنازلت الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى الداخلة فى الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها أو باشرافها .

وتنتفع الشركة بالأراضى المذكورة مع اعفائها من الضرائب عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة . وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية فى مدة الـ ٨٩ سنة الباقية لانقضاء مدة الامتياز ، وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفاع بالأراضى المذكورة الا اذا دفعت للحكومة ضريبة تعادل ما هو مفروض على الأراضى المماثلة لها .

مادة ٨

تلافيا لكل صعوبة تتصل بالأراضى التى ستتنازل عنها الحكومة

للشركة صاحبة الامتياز يضع المسيو لينان بك المهندس من قبلنا لدى الشركة رسما يبين الأراضى الممنوحة سواء لانشاء القناة البحرية وقناة التغذية المتفرعة من النيل ومؤسساتها أو للاستغلال الزراعي وفقا لأحكام المادة ٧ .

هذا ومن المتفق عليه أن كل مضاربة تتعلق بالأراضى الداخلة فى الأملاك العامة التى ستمنح للشركة محظورة من الآن وان الأراضى التى كانت تخص الأفراد وطلبوا منها فى المستقبل سقيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعون اتاوة قدرها ... عن كل فدان مزروع (أو اتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة) .

مادة ٩

وأخيراً تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمبانى التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما أنها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها .

مادة ١٠

عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ ، وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول اليها ملكيتها الكاملة . ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح الى الشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم .

مادة ١١

يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب أن

يحوز موافقتنا . ولا بد من اقرارنا مقدماً أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل • ويجب أن يذكر نظام الشركة أسماء المؤسسين على أن نحتفظ بحق اعتماد قائمتهم . وستتضمن هذه القائمة أسماء الأشخاص الذين ساعدوا من قبل على تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم أو بجهودهم أو بأموالهم •

مادة ١٢

وختاما نعاهد على تقديم معونتنا الخالصة الصادقة ومعونة جميع الموظفين فى مصر لتيسير القيام بالتكاليف والالتزامات وتنفيذها .

القاهرة فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

فرمان الامتياز الثانى

شروط انشاء واستغلال قناة السويس البحرية الكبيرة وملحقاتها (٥ يناير سنة ١٨٥٦)

البــاب الأول

الالتزامات

مادة ١

على الشركة التى أسسها المسيو فرديناند دلسبس وفقا للفرمان الصـادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سـنة ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم من الأشغال وأعمال البناء لانشاء :

(١) قناة للرى صالحة للملاحة الكبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة (بور سعيد) على البحر الأبيض المتوسط .

(٢) قناة للرى متمشية مع الملاحة النهرية فى النيل تصل ذلك النهر بالقناة البحرية المذكورة آنفاً .

(٣) فرعين للرى والشرب متفرعين من القناة السابقة متجهاً أحدهما الى السويس والآخر الى الطينة .

وتجرى الأعمال بحيث تنتهى فى ميعاد ست سنوات الا اذا طرأت موانع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة .

مادة ٢

للشركة الحق فى أن تنفذ بنفسها أو بواسطة الغير تحت اشرافها الأعمال المكلفة بها ، أو أن تعهد بها الى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب فى جميع الأحوال أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال من المصريين .

مادة ٣

تحفر القناة المعـدة للملاحة البحرية الكبرى بالعمق والاتسـاع

المقررين فى برنامج اللجنة العلمية الدولية .

وتبتدىء القناة من ميناء السويس ذاتها وفقا لهذا البرنامج وتجتاز الحوض المعروف باسم البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهى الى البحر الأبيض المتوسط فى نقطة من خليج الطينة تحددها المشروعات النهائية التى سيضعها مهندسو الشركة .

مادة ٤

تبتدىء قناة الرى المعدة للملاحة النهرية وفقا لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير فى وادى الطميلات (أرض جسان قديما) وتنتهى الى القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح .

مادة ٥

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة الى السويس وفرع آخر الى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى .

مادة ٦

تحول بحيرة التمساح الى مرفأ داخلى صالح لدخول أكبر البواخر حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء :

(١) بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية فى خليج الطينة .

(٢) تحسين مرفأ وبوغاز السويس بحيث تأوى اليها السفن كذلك .

مادة ٧

توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافىء

التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها .

مادة ٨

لمن يرغب من ملاك الأراضي الواقعة على ضفاف القنوات التى تنشئها الشركة فى رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه القنوات أن يحصل على هذا الامتياز فى مقابل دفعه تعويضاً أو اتاوة تحددقيمتها وفقاً للشروط المبينة بعد فى المادة ١٧ .

مادة ٩

نحتفظ بحق انتداب مندوب خاص فى مركز ادارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان .

وعلى الشركة اذا كان مركز ادارتها خارج القطر المصرى أن تعين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا .

الباب الثانى
الامتياز

مادة ١٠

لانشاء الاقنية وملحقاتها المشار اليها فى المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو اتاوة بما قد يلزمها من الأراضى غير المملوكة للأفراد .

كذلك تخول الشركة حق الانتفاع بجميع ما تقوم الشركة بريه وزرعه على نفقتها من الأراضى التى لا تزال بوراً حتى اليوم وليست ملكاً للأفراد ـ وذلك مع التحفظات الآتية :

(١) تعفى الأراضى الداخلة فى هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة

لعشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ استغلالها .

(٢) بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضى طيلة الباقى من مدة الامتياز خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى الظروف نفسها سائر أراضى القطر المصرى .

(٣) يمكن للشركة فيما بعد اما بنفسها واما بوكلائها الاستمرار فى الانتفاع بهذه الأراضى وبمجارى الماء اللازمة لاستثمارها وذلك فى مقابل توفية الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الأراضى المماثلة لها .

مادة ١١

يرجع الى الرسوم الملحقة بهذا فى تعيين مساحة الأراضي الممنوحة للشركة وحدودها طبقا للفقرتين ١ و ٢ من المادة العاشرة السابقة والأراضي الممنوحة لانشاء الاقنية وملحقاتها مع اعفائها من الضريبة والاتاوة وفقاً للفقرة الأولى قد صبغت فى الرسوم المذكورة باللون الاسود ، أما الأراضي الممنوحة للزراعة على أن يدفع عنها بعض الرسوم وفقاً للفقرة الثانية فقد صبغت باللون الأزرق .

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ألف وثانمائة وأربع وخمسين تنشىء للأفراد قبل الشركة اما حقا في المطالبة بتعويض لم يكن قائما اذ ذاك على الأراضى واما حقا في المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم المطالبة به في ذلك الحين .

مادة ١٢

تقوم الحكومة المصرية عند الاقتضاء بتسليم الأراضى التى يملكها الأفراد وتحتاج الشركة الى حيازتها لتنفيذ الأعمال واستغلال الامتياز على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها .

تسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت أو نزع الملكية النهائى تسوية ودية على قدر الامكان . وفى حالة الاختلاف تحددالتعويضات هيئة تحكيم تباشر عملها باجراءات مختصرة وتؤلف من :

(١) محكم تختاره الشركة .

(٢) محكم يختاره أصحاب الشأن .

(٣) محكم ثالث ومعين منا .

وتكون قرارات هذه الهيئة التحكيمية نافذة فوراً وغير قابلة للاستئناف .

مادة ١٣

تمنح الحكومة المصرية الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشآت والمبانى التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض .

وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها على الآلات والمواد التى تستوردها الشركة من الخارج سدا لحاجتها مدة الانشاء أو الاستغلال .

مادة ١٤

نعلن رسميا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس الى الطينة والمرافىء التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممراً محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى آخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص أو الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الامتياز فيما يتعلق باستخدام القناة المذكورة وملحقاتها وذلك بشرط اقرار الباب العالى ما تقدم .

مادة ١٥

يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز فى أى حال من الأحوال أن تمنح سفينة أو شركة أو فرداً أية فائدة أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الأفراد فى نفس الأحوال .

مادة ١٦

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدىء من انجاز العمل وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى .

تستولى الحكومة المصرية عند انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التي أنشأتها الشركة على أن تتسلم فى هذه الحالة جميع الآلات والأدوات المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة ودياً أو بواسطة خبراء .

على أنه اذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدد متتالية كل منها تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشترط عليه لصالح الحكومة المصرية فى المادة الثامنة عشرة ، المذكورة ، الى عشرين فى المائة للمدة الثانية ، وخمسة وعشرين فى المائة لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال خمسة وثلاثين فى المائة من صافى أرباح المشروع .

مادة ١٧

تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى تتكلفها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لها من الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالامتياز وهى المدة المبينة فى الفقرة الأولى والثالثة من المادة السابقة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى الاقنية والمرافىء التابعة لها رسوماً للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

(١) تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .

(٢) تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشـــهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية .

(٣) لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قـدره عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين.

ويجوز للشركة أيضا أن تتقاضى عما تمنحه للأفراد من الحق فى استمداد المياه بموجب المادة الثامنة المتقدم ذكرها رسما متناسبا مع قدر المياه المستهلكة ومساحة الأرض المروية وذلك وفقا لتعريفـــات تضعها .

مادة ١٨

نظراً للأراضى المتنـــازل عنها والامتيازات الأخـــرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقـــة تحتفظ للحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعهـا الجمعية العمومية للمساهمين .

مادة ١٩

يجب أن تعتمد منا قائمة الأعضاء المؤسسين الذين اشـــتركوا بأعمالهم وبحـــوثهم وأموالهم فى تحقيق المشروع قبـــل تأسيس الشركة .

وبعد استقطاع الحصة المتفق عليها لصالح الحكومة المصرية طبقـا للمادة ١٨ المتقدم ذكرها يخصص جزء من صـــافى أرباح المشروع السنوية قدره ١٠ فى المائة للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم .

مادة ٢٠

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند دلسبس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات تجرى فى اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالامتياز وقدرها تسع وتسعون سنة وفقاً للمادة ١٦ .

مادة ٢١

ونقر نظام الشركة القائمة باسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصاً فى تأسيسها فى شكل الشركات المساهمة ابتداء من اليوم الذى يكتتب فيه برأس مالها أجمع .

مادة ٢٢

واظهاراً لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعضيد الحكومة المصرية لها تعضيداً خالصاً ، ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاداراتنا المختلفة على مدها بالمساعدة وحمايتها فى كل وقت .

ونضع مهندسينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الأعمال التى تأمر بها ، ويكون لهما الاشراف الأعلى على العمال وعليهما تنفيذ اللوائح الخاصة بمباشرة الأعمال .

مادة ٢٣

تلغى جميع أحكام الفرمان الصادر منا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها من الأحكام التى تتعارض مع شروط الامتياز هذه ، وتعتبر وحدها نافذة فيما يختص بالامتياز الذى تتعلق به .

اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦
التى تحدد الشروط النهائية التى صدق عليها الباب العالى

مادة ١

يلغى جميع ما جاء باللائحة الصادرة فى ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ الخاصة باستخدام الفلاحين فى أعمال قناة السويس وبالتالى لا يقام أى اعتبار لأحكام المادة الثانية من عقد الامتياز الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ونصها كالآتى : « ويجب فى جميع الأحوال أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال من المصريين » .

وتدفع الحكومة المصرية للشركة ٣٨ مليون فرنك تعويضاً عن الغائها تسوية ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ والمزايا التى تضمنتها .

ومن الآن فصاعداً تستخدم الشركة العمال اللازمين لأعمال المشروع وفقا لشروط القانون العام دون امتياز خاص ودون قيد

مادة ٢

تتنازل الشركة عن الانتفاع بأحكام المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمواد ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وقد تحددت باتفاق الطرفين مساحة الأراضى القابلة للرى المتنازل عنها للشركة بموجب العقدين المذكورين الصادرين فى سنتى ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ والتى ردت للحكومة ، بمقدار ٦٣ ألف هكتار يستنزل منها ٣ آلاف هكتار تدخل ضمن الأماكن المخصصة لمقتضيات استغلال القناة البحرية .

مادة ٣

بما أن المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالزام الصادر فى سنة ١٨٥٤ والمواد

١٠ ، ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى سنة ١٨٥٦ قد ألغيت وفقاً لما جاء بالمادة ٢ فان التعويض المستحق للشركة قبل الحكومة عن رد هذه الأراضى يبلغ ٣٠ مليون فرنك باعتبار ثمن الهكتار ٥٠٠ فرنك .

مادة ٤

بما أنه يلزم تحديد مساحة الأراضى اللازمة لانشاء القناة البحرية واستغلالها بشروط تضمن نجاح المشروع ، وبما أن المساحة يجب ألا تقتصر على القدر الذى تشغله القناة فعلا وعلى الطرق المخصصة لسحب السفن وعلى الشقة المحتفظ بها فيما يستلزم تمكين الشركة من أن تنشىء على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورش وموانى حيثما تتحقق فائدتها . وأن تقيم أخيراً المساكن للحراس والملاحظين والعمال المكلفين بأعمال الصيانة ولجميع مستخدمى الادارة .

وبما أنه من المناسب أيضاً أن تلحق بالمساكن المذكورة أراض تنشأ فيها بساتين لتمون الى حد ما الأماكن المحرومة من المنتجات الزراعية ، وأخيراً بما أنه لا مندوحة للشركة من امتلاك أراضى كافية لايجاد زراعات فيها وانشاء أعمال تكفل صيانة القناة البحرية وحمايتها من تراكم الرمال على أن لا تمنح شيئاً أكثر من القدر الوافى اللازم للقيام بمختلف الأعمال السابق بيانها . وبما أنه لا يسوغ للشركة أن تدعى الحصول على مساحات من الأراضى أيا كانت لغرض المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة أو باقامة المبانى عليها أو بيعها للغير عند زيادة عدد السكان .

لذلك التزم الطرفان المتعاقدان هذه الاعتبارات فى تحديد الأراضى الواقعة على مجرى القناة البحرية والتى يكون الانتفاع بها طول مدة الامتياز لازماً لانشاء القناة واستغلالها وصيانتها . وفقاً لما تم تحريره

وتوقيعه وتقريره من الرسومات المرفقة بهذا الاتفاق للغرض المتقدم .

مادة ٥

ترد الشركة للحكومة المصرية الجزء الثانى من قناة المياه العذبة الواقع بين الوادى والاسماعيلية والسويس ، كما ردت لها بموجب اتفاق ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ الجزء الأول من القناة المذكورة الواقع بين القاهرة وتفتيش الوادى .

ورد الجزء الثانى من هذه القناة مرهون بالشروط الآتى بيانها :

١ ــ على الشركة انجاز الأعمال الباقية لتكون قناة الوادى ــ الاسماعيلية ــ السويس بالمقاييس المتفق عليها وصالحة لتسلمها .

٢ ــ وتتسلم الحكومة المصرية قناة المياه العذبة والمنشآت الفنية والأراضي التابعة لها حالما تقدر الشركة أن فى امكانها تسليم القناة بالشروط المتقدم ذكرها ويترتب على هذا التسليم من جانب الحكومة المصرية استلام يتم في مواجهة مهندسى الحكومة والشركة ويثبت بمحضر يوضح بالتفصيل المواضع التى تخالف فيها حالة القنال ما كان يجب أن تستوفيه من الشروط .

٣ ــ تأخذ الحكومة المصرية على عاتقها ابتداء من تاريخ التسليم صيانة القناة المذكورة أى :

١ ــ القيام فى الميعاد المناسب بكافة أعمال الغرس والزرع مع أعمال التقوية اللازمة لحفظ الجسور من التلف ومنع تدفق الرمال واستمرار تموين القناة من قناة الزقازيق الى أن يكفل تموينها مباشرة من مأخذ المياه فى القاهرة .

٢ ــ تنفيذ الأعمال الخاصة بالجزء الذى رد لها باتفاق ٨ مارس سنة ١٨٦٣ وربط الجزء الأول للمذكور بالجزء الثانى عند نقطة الاتصال بالوادى .

٣ ـ كفالة الملاحة فى جميع الفصول بالمحافظة على ارتفاع مستوى المياه فى القناة بحيث لا يقل عن ٢ر٥ متر فى أوقات منسوب النيل ومترين فى فصل المنسوب المتوسط ومتر واحد فى أوقات التحاريق.

٤ ـ تموين الشركة فوق ما تقدم بمقدار ٧٠ ألف متر مكعب من الماء لسد حاجة الأهالى القاطنين على مجرى القناة البحرية ولرى البساتين ولادارة الآلات المخصصة لصيانة القناة البحرية وآلات المنشآت الصناعية المرتبطة باستغلال القناة والرى والغرس والزرع على الكثبان وغيرها من الأراضى التابعة للقناة والتى لا يمكن ريها رياً طبيعياً .

٥ ـ القيام بجميع ما يلزم من أعمال التطهير وغيرها لصيانة قناة المياه العذبة ومنشآتها الفنية وحفظها فى حالة جيدة .

لذلك تحل الحكومة المصرية محل الشركة فى تحملها جميع المصاريف والالتزامات التى تقع عليها لسبب تقصير فى الصيانة مع مراعاة الحالة التى ستكون عليها القناة عند تسليمها والمهلة اللازمة للقيام بالأعمال التى تكون هذه الحالة قد اقتضتها .

مادة ٦

يكون للشركة حق ارتفاق فى المرور على الأراضى التى تخترقها القنوات ومجارى الماء اللازمة لأخذ الـ ٧٠٠٠٠ متر مكعب من الماء المشار اليه آنفاً .

مادة ٧

بمجرد استلام الحكومة قناة المياه العذبة يكون للحكومة المصرية حق الانتفاع بالقناة واعداد مآخذ الماء فيها . كما يكون للشركة ، من ناحيتها ، طيلة انجاز الأعمال الانشائية الخاصة بالقناة البحرية ، وعند الضرورة ، لغاية سنة ١٨٦٩ ، السلطة فى أن تقيم على قناة المياه العذبة،

ادارة لسفن السحب (الانجرارية) اللازمة لها أو لمتعهديها فى شؤون النقل . كما يكون لها وحدها الحق فى استغلال نقل البضائع من بورسعيد وبالعكس .

وبعد سنة ١٨٦٩ تعود الشركة الى الحالة الطبيعية بالنسبة للقانون العام ، فيما يتعلق باستعمال القناة العذبة ، ولن يكون لها الا ما للمصريين جميعا فى الانتفاع بها . على أن لا تخضع سفنها اطلاقا لأية ضريبة للملاحة .

وبما أن قناة المياه العذبة قد ردت بالكامل الى الحكومة المصرية التى أصبحت تتكفل بها ، فللحكومة أن تنشىء على القناة وملحقاتها ما شاءت من أعمال ثابتة أو متحركة .

مادة ٨

تدفع الحكومة المصرية مبلغ الـ ٨٤ مليون فرنك التى هى مدينة بها للشركة على ذمة التعويض وتدفع اليها فى نفس الوقت بقية قيمة أسهم الحكومة فى حالة مطالبة الشركة ، فى السنة الحالية ، المساهمين والأعضاء ، بدفع مبالغ جديدة من أصل رأس المال ، وكذلك مبلغ العشرة ملايين من الفرنكات ثمن بيع تفتيش الوادى ، وذلك بالطريقة المبينة فى الكشف الخاص بذلك الموقع عليه والمرفق بالأوراق الحالية .

مادة ٩

تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الأراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها .

تنتفع الحكومة المصرية بحق المرور عبر القناة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لضمان مواصلاتها وحرية سير التعامل

التجارى والجمهور ولا يجوز للشركة بحجة ما أن تفرض أى رسم لهذا العبور أو لجعل آخر .

مادة ١٠

للحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الأراضي المحتفظ بهـا كملحقات للقناة البحرية أى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة للدفاع عن البلاد على ألا يعرقل هذا أشـغال الملاحة ولا يتعارض مع حقوق الارتفاق المترتبة على الشقة المحتفظ بها الواقعة على ضفتى القناة .

مادة ١١

يجوز للحكومة المصرية فى الحـــدود نفسها وفاء لحاجة مرافقهـا الادارية (من بريد وجمارك وثكن وغيرها) أن تشغل أى مكان يمكن التصرف فيه بما يتلاءم مع أغراضـها مع مراعاة مقتضيات اسـتغلال الشركة لمرافقهـا . وعلى الحـــكومة أن تدفع للشركة اذا دعا الأمر ما تكون الشركة قد أنفقته فى انشاء أو اصلاح الأراضى التى ترغب الحكومة التصرف فيها .

مادة ١٢

رعاية لصالح التجارة والصناعة وحسن اسـتغلال القناة اسـتغلالا منتجا يجوز للأفراد قاطبة الاستقرار فى الأراضى الممتدة على طول القناة البحرية أو فى المدن المؤسسةعلىجوانبها بشرط أن ينالوا ترخيصاً سابقاً من الحـكومة وأن يخضعوا للائحة الادارية أو البـــلدية التى تصدرها السلطة المحلية وقوانين البلاد وعرفها ولنظام الضرائبالمقررة فيها مع استثناء الضفاف والطرق المعدة لسحب السفن والشقة المحتفظ بها وراء هذه المواقع فيجب أن تبقى هذه الأراضى المستثناة مفتوحة للمرور وفقاً للوائح التى تحدد نظام استعمالها .

ولا يجوز هذا الاستقرار الا فى الجهات التى يقرر مهندسو الشركة أنها غير لازمة لاستغلال مرافقها وعلى المنتفعين أن يردوا للشركة المبالغ التى قد تكون أنفقتها لانشاء تلك الأماكن أو اعدادها .

مادة ١٣

ومن المتفق عليه ان انشاء الادارات الجمركية لن يمس بأى حال مما يجب أن تتمتع به من الاعفاء الجمركى سفن الدول جميعها اذ تمر فى القناة بدون تمييز أو تفضيل فى الأشخاص والجنسيات .

مادة ١٤

ضماناً لتنفيذ الاتفاقات التى تمت بين الحكومة المصرية والشركة تنفيذاً دقيقاً يكون للحكومة المصرية الحق فى أن تعين على نفقتها مندوباً خاصاً لدى الشركة وفى مكان العمل .

مادة ١٥

يقرر الطرفان على سبيل التفسير أن امتياز قناة السويس ينتهى بحكم القانون بعد تسع وتسعين سنة من تاريخ بدئه اذا لم يتم اتفاق جديد بشأنه بين الحكومة المصرية والشركة .

مادة ١٦

بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها ــ على أنها فيما يتصل بتكوينها كشركة وبعلاقات الشركاء فيما بينهم تخضع ، بناء على اتفاق خاص ، للقوانين التى تحكم الشركات المساهمة فى فرنسا . ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التى تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون بفرنسا ويجوز استئناف حكمهم أمام المحكمة الامبراطورية فى باريس بوصفها محكماً أعلى .

أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أى

جنسية فتفصل المحاكم المحلية العليا تبعاً للأوضاع المقررة فى قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات .

كذلك تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقاً لقوانين البلاد .

يحاكم المستخدمون والعمال وغيرهم من التابعين لادارة الشركة أمام المحاكم المحلية وفقاً لقوانين البلاد والمعاهدات فيما يتصل بجميع الجرائم والمنازعات التى يكون فيها أحد الطرفين أو كلاهما وطنياً .

اذا كان جميع أطراف الخصومة من الأجانب طبقت عليهم القواعد المقررة .

الاعلانات القضائية الصادرة للشركة من صاحب شأن فى مصر يكون اعلانها صحيحاً فى مركز ادارة الشركة بالاسكندرية .

فهرس الكتاب

صفحة

مقـــــدمة ٣

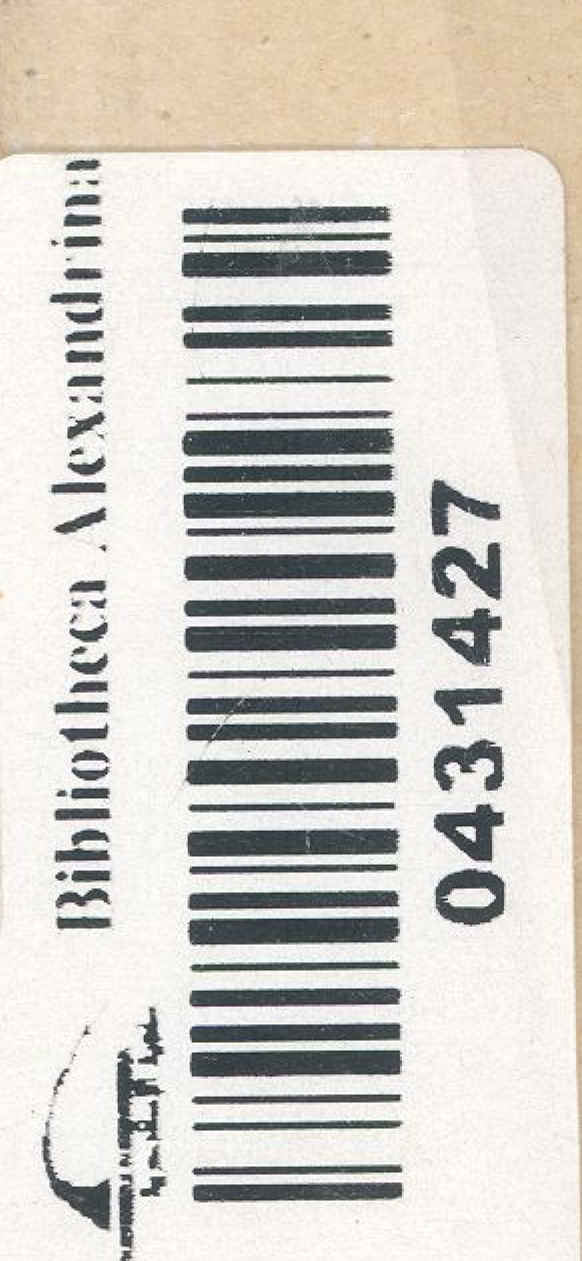
الفصل الأول ـ معنى التـدويل ٧

الفصل الثاني ـ انجلترا والتدويل . منذ انشاء شركة القناة الى الاحتـلال (١٨٦٦ ـ ١٨٨٢) ٢١

الفصل الثالث ـ مؤتمر باريس واتفاقية الاستانة (١٨٨٥ ـ ١٨٨٨) ٣٩

الملاحق ـ المشروع الانجليزى فى سنة ٨٥ . المشروع الفرنسى فى سنة ٨٥ . اتفاقية سنة ١٨٨٨ . امتياز سنة ١٨٥٤ . امتياز سنة ١٨٥٦ . اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ .. ٦٥





الثمن ١٠ قروش